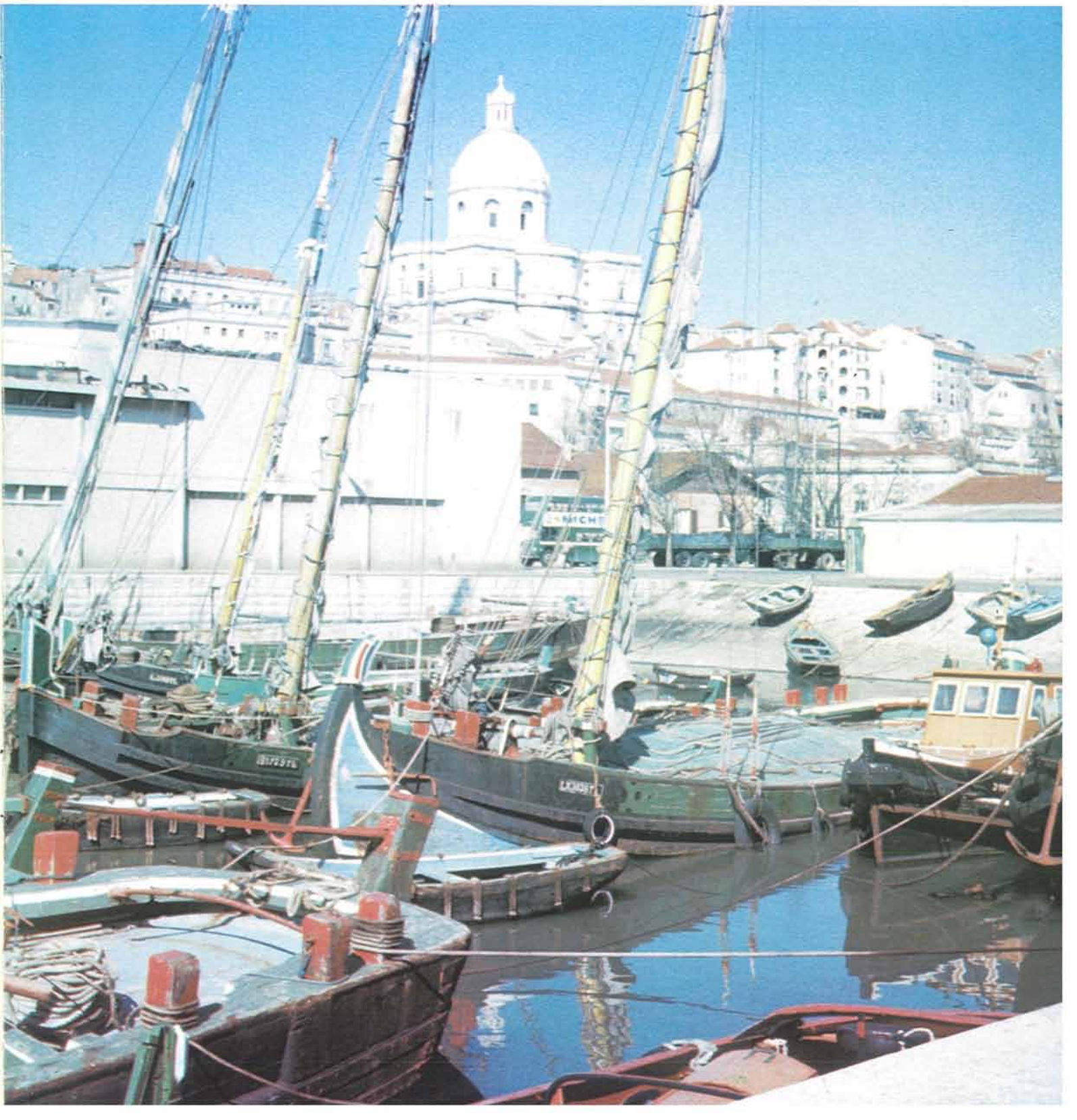
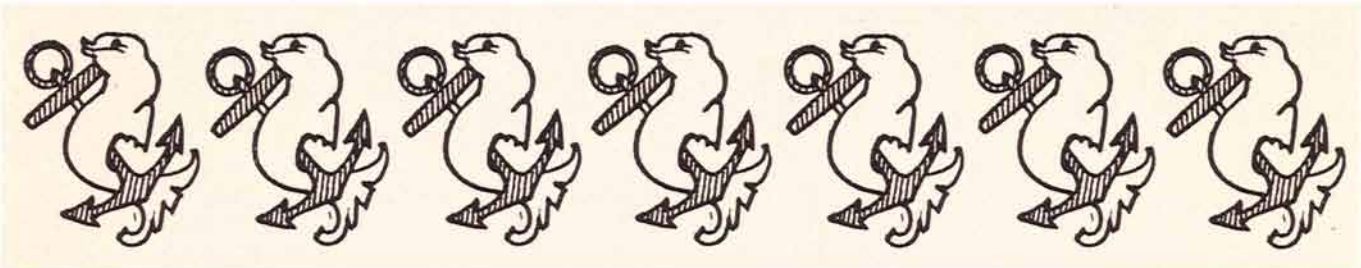
N.º 54 / MARÇO 1976 / ANO V

revista da ARMADA



Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
O. Lemos	**Ciências, Artes e Letras** A Arte da Grécia Antiga através da Escultura – 3. Cálamis, Mívon e Policleto continuadores da grã época clássica	4
Vários	**Voz da Abita**	7
H. Bonjour	**Mar**	10
O. Lemos	**Possibilidades de trabalhar a profundidades da ordem dos 300 metros**	11
M. Horta	**Notícias Pessoais**	12
A. Ribeiro	**Falando de África**	13
Vários	**Saibam Todos**	14
M. do Vale	**A Marinha de Guerra na missão humanitária de assistência a traineiras que, de Angola, e pelos seus próprios meios regressaram a Portugal**	15
G. Brandão	**Filatelia**	20
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	21
M. Horta	**Desportos**	22
Vários	**Curiosidades**	24
S. Elpídio	**Reportagem**	25
Vários	**Quarto de Folga**	32



REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
Comodoro António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernani Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração

Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 54 / MARÇO 1976 / ANO V

Preço de venda avulso	5$00
Assinaturas anuais:	
Continente, Ilhas, Ultramar, Espanha e Brasil (via normal)	50$00
Estrangeiro, excepto Espanha e Brasil (via normal)	68$00
Ilhas (via aérea)	75$00
Ultramar (via aérea)	137$00

Na capa:

Fragatas do Tejo
um símbolo de Lisboa
condenado pelo progresso

(Foto do cap.-ten. Dias Figueiredo)

Execução gráfica:
LISGRÁFICA, Impressão e Artes Gráficas, S. A. R. L.

Nota de Abertura

MAGIA DO MAR?

MAGIA DA MARINHA?

Não sei bem se a magia é do mar se da própria Marinha. A verdade é que recebemos recentemente duas cartas de antigos marinheiros que nos deram que pensar.

Numa, o autor mostra-se saudoso dos bons tempos que passou na Armada afirmando que nunca os esquecerá. Não teve problemas enquanto cá andou, e não diz mal de nada nem de ninguém.

Na outra, o signatário desabafa a sua revolta contra certas coisas que com ele se passaram a bordo, fala mal de várias pessoas e critica asperamente alguns costumes e usos da Armada.

Porém, e é aqui que eu quero chegar, ambos terminam as suas cartas de maneira idêntica. Diz o primeiro: «Jamais esquecerei a Marinha, os navios e o mar»; afirma o segundo: «Apesar de tudo, amo a Marinha e o mar e quando morrer levá-los-ei no coração.»

Cremos que toda a gente entenderá a carta do primeiro mas, a do segundo, só nós, os marinheiros, a podemos compreender...

Magia do mar ou da Marinha?

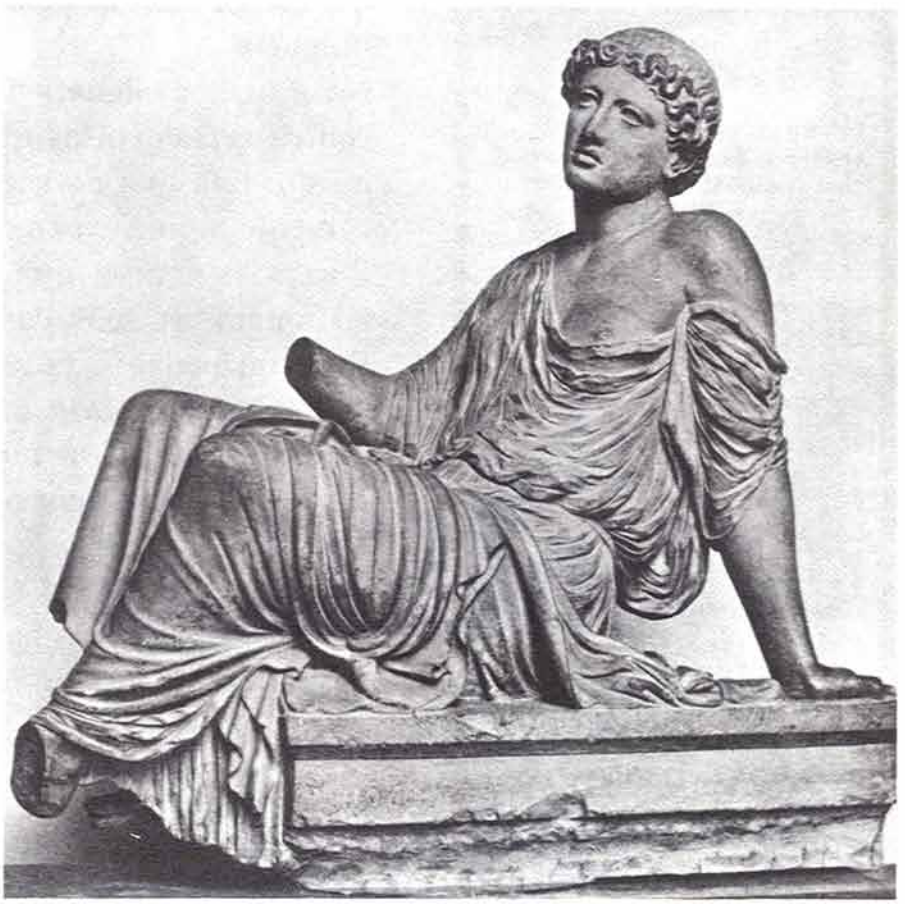
Com.

A Arte da Grécia Antiga através da Escultura

3 – Calamis, Míron e Policleto continuadores da grande época clássica

O nome de Fídias e a sua obra seriam suficientes para preencher meio século de arte. No entanto, no seu rasto (quer lado a lado quer noutros recantos da Grécia) outros escultores iriam suscitar a admiração dos séculos vindouros. Cálamis, da Beócia, iniciou-se ainda no estilo severo, aperfeiçoando-se junto de Onatas de Egina com quem colaborou em Olímpia. Trabalhou mais tarde na Acrópole onde figuraram várias obras suas, ao tempo da construção do Parthénon.

Das esculturas que o tempo permitiu que chegassem até nós em versão original ou em réplica, a mais célebre é, sem dúvida, a da «Suplicante». Trata-se de uma obra magnífica de Cálamis, quer pelo equilíbrio, quer pela força de expressão. Identificam-na com Alcménia, a prometida de Amphi-

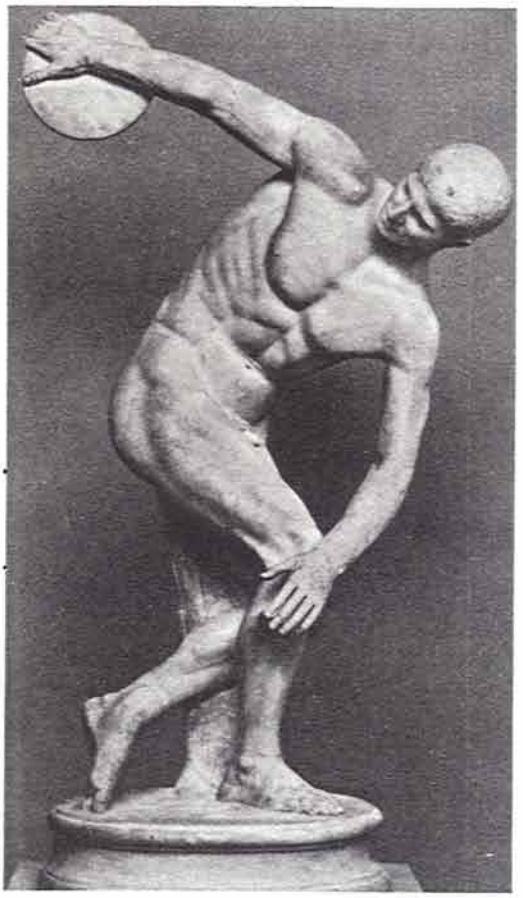


A Implorante. Réplica em mármore de uma estátua em bronze de Cálamis (440 a 435 a. C.)

tryon. A pobre rapariga é acusada pelo noivo de infidelidade, no regresso de uma campanha contra os inimigos. A realidade, porém, é completamente diversa para cada um deles e aí reside a brutalidade dramática de uma situação impossível de explicar. É que Zeus, o todo poderoso, transformando-se em Amphitryon, fez-se passar pelo noivo da rapariga, enganando-a. Esta, temerosa e de olhar suplicante, não compreende nem pode conceber que a considerem infiel; ela só estivera com o seu bem-amado Amphitryon... Refugiada junto de um altar, revela na atitude toda a expressão deste drama patético. O olhar traduz o sofrimento moral que lhe vai na alma; esta, perde-se absorta nos insondáveis mistérios das interrogações sem resposta – porquê culpada, se inocente?...

Míron é o émulo de Fídias nos anais da História. Os compêndios referem-no a par do mestre do Parthénon. Influenciado sem dúvida por Fídias, iria, por seu turno, influenciar o mestre. Em algumas das métopes do Parthénon, é facilmente identificável a mão de Míron e certas obras de Fídias virão a acusar, a partir de determinada altura, a influência daquele. A sua obra mais célebre é sem dúvida o Discóbolo; infelizmente não chegou até nós o original em bronze. A cópia romana, em mármore, deveria empalidecer face à obra autêntica; no entanto, é suficiente para nos dar a medida do génio de Míron. A estátua do lançador do disco foi talvez a obra mais copiada desde a antiguidade e isso é já um indicativo do seu real valor. O atleta é figurado no momento crucial em que arranca para o esforço máximo do lançamento, precisamente quando o movimento circular do braço direito atinge o ponto de extensão máxima e o corpo se curva para de seguida se distender como uma mola. Tudo é ritmo e harmonia nesta estátua. A tensão do momento é visível na máscara concentrada onde os olhos não deixam de seguir o objecto de todo o esforço – o disco. A perna direita, flectida, sustenta o corpo em equilíbrio instável, no instante preciso em que o tronco irá fazer meia volta para que o arranque circular do braço comunique ao disco toda a energia acumulada na atitude que o bronze eternizou. O braço esquerdo, à altura do joelho, e o pé esquerdo, projectado um pouco para trás, aflorando o chão, completam o arco onde se acumula uma parte significativa dessa energia que a rotação do corpo vai desencadear. O tronco de árvore que se vê na cópia romana por imposição da pouca resistência do mármore não existia no original em bronze o que deveria conferir à estátua toda a leveza aérea daquele instante singular em que o movimento de rotação do corpo pára para em seguida se inverter e descarregar no disco toda a energia acumulada.

O Discóbolo. Réplica em mármore de uma estátua em bronze de Míron (cerca de 450 a. C.)



Atena e Mársyas. Cópia em bronze de um original, também em bronze, de Míron (depois de 450 a. C.)

Míron executou para a Acrópole o grupo «Atena e Márs yas», de que se conhece uma bela cópia em bronze. Durante a antiguidade as duas figuras foram copiadas separadamente, muito embora só adquiram todo o seu significado quando em grupo. O tema da obra é extraordinariamente sugestivo. Atena, a deusa virginal e guerreira tocava, nessa eventualidade, o instrumento que inventara – a flauta. O rosto reflectia-se na água tranquila. De súbito, vê-o deformado por um ondular intempestivo; joga ao chão a flauta e assume uma atitude formalizada – todavia graciosa – aparentando calma e um pouco daquela majestade que convém a uma deusa. Passaria por qualquer rapariga púdica se o elmo coríntio e a lança a não identificassem. Entretanto Márs yas, o homem dos bosques em plena nudez que, atraído pelo som, se havia aproximado, recua um instante perante o gesto de defesa da deusa mas, olhando a flauta que o seduz, procura, saltitando, chegar junto dela. Como no «Discóbolo» há aqui a fixação do instante em que o movimento se suspende para se iniciar, em sentido inverso, logo a seguir. Mas enquanto que no «Discóbolo» os movimentos são circulares e harmoniosos aqui são em ziguezague e sacudidos. Míron conhecia já a Atena do Parthénon de Fídias, a julgar pela maneira como trata o vestuário da deusa. O escultor havia assimilado o novo espírito da arte ateniense e iria espalhá-la, em inúmeras obras, por toda a Grécia. Uma das mais célebres em toda a antiguidade foi a de um bronze figurando uma bezerra e de que existem inúmeras cópias. Chegou até nós a tradição escrita de que as vacas mugiam quando passavam junto dela, tal o realismo da estátua.

Policleto, outro escultor grego deste mesmo período, era oriundo de Argos e foi capaz de erguer a escultura da Argólida ao nível da arte clássica grega.

O Discóforo. Réplica reduzida de uma estátua em bronze de Policleto (cerca de 440 a. C.)

Diadumene. Cópia em mármore de um original em bronze de Policleto (cerca de 420 a. C.)

Conta-se que num certame em Éfeso, quatro grandes escultores competiram sobre o mesmo tema – uma amazona. Entre eles contavam-se Policleto e Fídias. A obra de Policleto foi julgada superior à do próprio Fídias.

Trabalhava sobretudo em bronze e conhecem-se muitas réplicas de obras suas. Como teorizador da escultura escreveu um «canon» onde expôs os princípios em que se deviam basear as proporções no tratamento da figura humana. Foi ele que iniciou a atitude de certa descontracção do corpo quando se apoia sobre uma perna ficando a outra ligeiramente dobrada por forma a recuar o pé cujos dedos apenas afloram o chão. Esta atitude confere ao corpo uma certa ondulação sinusoidal em torno da vertical, muito harmoniosa, quebrando assim a rigidez das posições estáticas a que os escultores fugiam. Isso é notório no seu «Discóforo». Chegou a dizer-se que a obediência a um determinado «canon» tinha conferido a toda a obra de Policleto uma certa monotonia. Embora não fosse um escultor com a versatilidade de um Fídias para tratar todo e qualquer tema, nem tivesse a mesma capacidade de produção, o certo é que a nobreza, a serenidade e a perfeição das suas esculturas são a marca de um mestre de génio. O «Diadumene» (atleta coroando-se) é bem, no que à figura humana diz respeito, o tipo da obra clássica perfeita. Que Policleto foi um grande escultor provam-no o número de cópias que gregos e romanos executaram das suas obras. Com ele a arte grega encerrava, por assim dizer, o período áureo do classicismo.

O. Lemos
Cap.-frag.

Voz da Abita

Abordando um tema muito versado ultimamente nos jornais, recebemos uma carta do nosso conhecido «Pezinhos», cabo M, que transcrevemos:

«Alfeite, 15 de Janeiro de 1976.

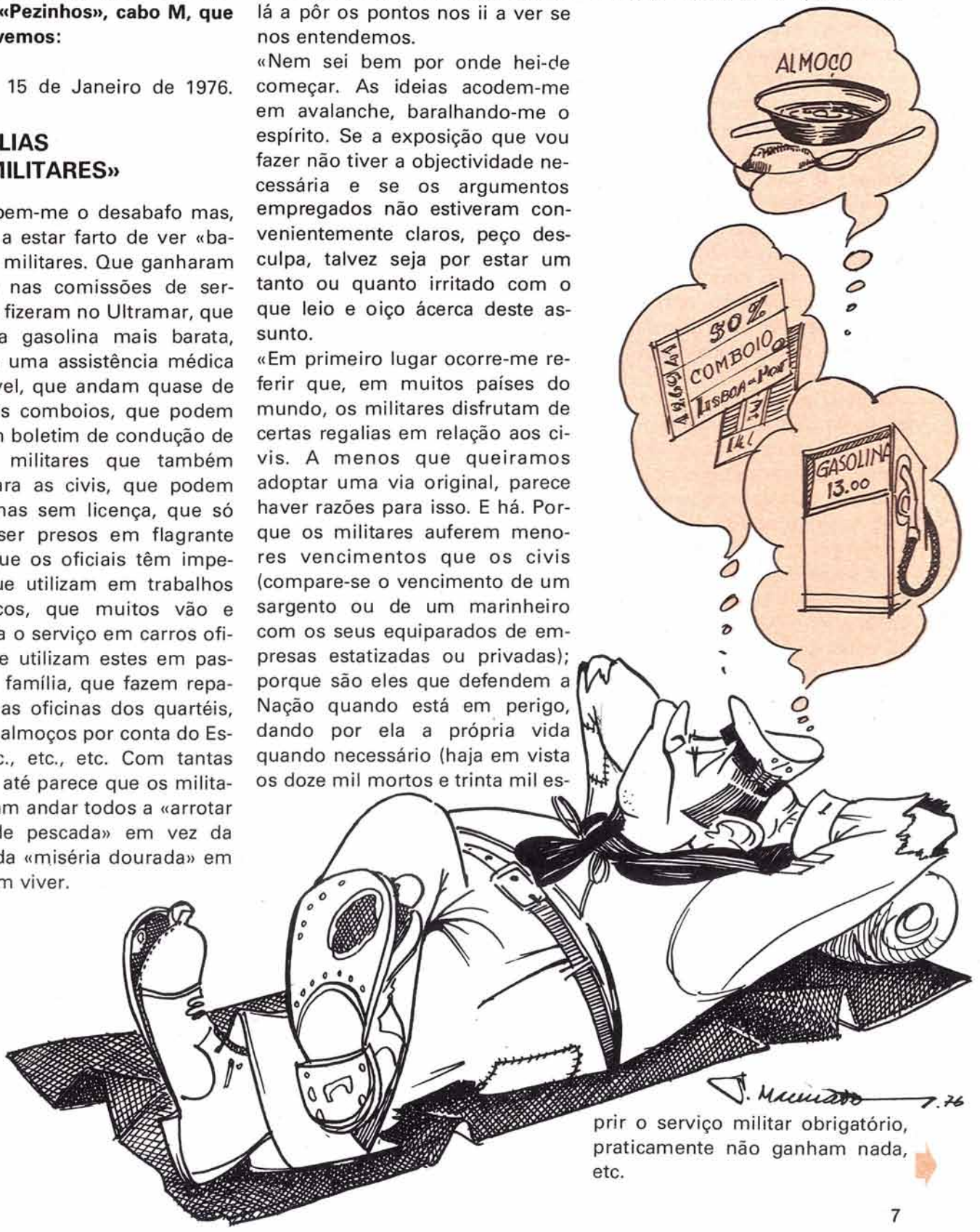
«REGALIAS DOS MILITARES»

«Desculpem-me o desabafo mas, começo a estar farto de ver «bater» nos militares. Que ganharam fortunas nas comissões de serviço que fizeram no Ultramar, que pagam a gasolina mais barata, que têm uma assistência médica formidável, que andam quase de borla nos comboios, que podem obter um boletim de condução de viaturas militares que também serve para as civis, que podem usar armas sem licença, que só podem ser presos em flagrante delito, que os oficiais têm impedidos que utilizam em trabalhos domésticos, que muitos vão e vêm para o serviço em carros oficiais, que utilizam estes em passeios da família, que fazem reparações nas oficinas dos quartéis, que têm almoços por conta do Estado, etc., etc., etc. Com tantas regalias, até parece que os militares deviam andar todos a «arrotar postas de pescada» em vez da apregoada «miséria dourada» em que dizem viver.

«Salvo o devido respeito, parece que anda aqui muito exagero, para não dizer coisa pior... Vamos lá a pôr os pontos nos ii a ver se nos entendemos.

«Nem sei bem por onde hei-de começar. As ideias acodem-me em avalanche, baralhando-me o espírito. Se a exposição que vou fazer não tiver a objectividade necessária e se os argumentos empregados não estiveram convenientemente claros, peço desculpa, talvez seja por estar um tanto ou quanto irritado com o que leio e oiço ácerca deste assunto.

«Em primeiro lugar ocorre-me referir que, em muitos países do mundo, os militares disfrutam de certas regalias em relação aos civis. A menos que queiramos adoptar uma via original, parece haver razões para isso. E há. Porque os militares auferem menores vencimentos que os civis (compare-se o vencimento de um sargento ou de um marinheiro com os seus equiparados de empresas estatizadas ou privadas); porque são eles que defendem a Nação quando está em perigo, dando por ela a própria vida quando necessário (haja em vista os doze mil mortos e trinta mil estropiados das guerras coloniais, e falo só nestas); porque a grande maioria deles, as praças a cumprir o serviço militar obrigatório, praticamente não ganham nada, etc.



«Vejamos o caso concreto da Marinha, ramo das Forças Armadas que conheço como os meus dedos. Não considero aqui os caprichos da sorte: militares que enriqueceram porque casaram ricos, porque se dedicaram a outras actividades, ou até, porque não dizê-lo, foram desonestos. Falo da grande maioria, dos que entraram para cá «lisos» e «lisos» saíram...

«Há dias, encontrei um oficial-general da Reserva que faz o favor de ser meu amigo, e lembro-me – eu provoquei a conversa de propósito – de ele me ter dito que, de todos os seus antigos colegas de liceu ainda vivos, ele é o mais «pilha». Os que seguiram a advocacia, engenheiros, médicos, e até os que abandonaram os estudos, todos, mas todos, têm dinheiro, prédios ou terras, enquanto ele... vive da pensão de Reserva e das saudades do mar e dos navios.

«Contou, ainda que, já com o posto de capitão-de-mar-e-guerra fez uma comissão de serviço na Guiné, durante a guerra colonial. Esteve lá dois anos, e bem duros eles foram, e no fim de contas o dinheiro que poupou apenas deu para pagar o «copo-de-água» do casamento de uma filha e o modesto enxoval que lhe ofereceu.

«E agora pergunto: qual dos senhores civis da mesma categoria – médicos, advogados, etc. – iria dois anos para a Guiné, naquele tempo, 1968, por treze contos por mês, deixando a família em Lisboa e vivendo lá sozinho? Mas, se quiserem, também têm o meu próprio exemplo: estive lá três anos, embarcado como patrão de uma lancha de desembarque, navegando por todos os rios com as margens cheias de guerrilheiros de dedo no gatilho, levei tiros e «bazucadas», alimentei milhões de mosquitos que me sugaram o sangue, apanhei frios e calores, e no fim de tudo, trouxe de lá, talvez não acreditem, uns vinte e tal contos. Poderão perguntar porque não me vim embora ao fim dos dois anos a que era obrigado? Responderei que era a única maneira da família poder viver mais desafogadamente e os filhos estudarem. O que cá ganhava (1830$00 ilíquidos por mês), se viesse embora, mal dava para comer! E depois digam que a guerra não acabava porque a gente queria lá estar para ganhar dinheiro. Façam favor de comparar os meus haveres com os do meu compadre Chico que, aqui para nós, está cheio de «massa» que arranjou a vender cobertores pelas feiras. E há tantos Chicos... a vender cobertores, rádios, batatas, ou porcos! Mal de quem não tem nada para vender e tem, pelo contrário, de comprar tudo. Esses é que estão tramados!

«Que tenho abatimento nos comboios... Mas que me interessa isso se eu nem ando de comboio? Se fosse nos autocarros, cacilheiros e metro, isso sim, valia a pena; impedidos, reparações de automóveis, gasolina a 13$00, carros oficiais, carta de condução... bolas, que interessa isso tudo à maior parte dos militares que, como eu, nem carro tem? E não será justo que um almirante ou comodoro tenha carro e «chauffeur» quando sabemos que um administrador, cuja categoria é a mesma, também o tem, e ganha mais do dobro? Uso e porte de arma... quero lá saber disso. Ainda se fosse de arma de caça... Mas isso não, para caçar preciso de uma licença como qualquer outro cidadão. Querer proibir os militares de andar armados? Não lembra ao diabo! Carta de condução... então as que são tiradas na tropa – onde convém que todos tenham – não haviam de servir cá fora? Havíamos de tirar outra? Porquê? Assistência médica... claro que temos e nada má por sinal. Mas então não é ao próprio Estado que compete ter os militares em boa forma física para dar o corpo ao manifesto quando é preciso? É extensivo às famílias? Pois é, mas, em condições semelhantes às dos outros civis com direito a ela. Almoço à borla... temos sim senhor, mas, há organizações civis que o facultam aos seus empregados a tão baixo preço que mais valia darem-lho!

«Muito mais haveria que dizer sobre este aliciante tema, mas, esta carta já vai longa e não quero abusar do precioso espaço da nossa Revista.

«Só lhe digo mais esta: se agora me pagassem as horas extraordinárias de serviço que fiz a caturrar pelos mares – como ganham os da Marinha Mercante –, era como se me saísse o totobola; ficava rico!

«E termino com uma pergunta: – Porque será que os militares quando podem arranjam empregos civis e o contrário, que eu saiba, nunca se verificou? Se calhar até é por isso que o serviço militar é obrigatório...»

Do ex-marinheiro CM n.º 1148/65, António Maria da Silva Carvalho, de Viana do Castelo, recebemos três cartas.

A primeira, condenando o tratamento de «tu» usado pelos oficiais e sargentos para as praças. Estamos de acordo. já abordámos o assunto e em breve voltaremos a ele.

A segunda, tratando de «descontos para a Caixa das Forças Armadas». Supomos querer referir-se ao desconto para a Caixa Geral de Aposentações que, para o pessoal dos quadros permanentes que deixa o serviço antes de ter adquirido o direito à pensão da Reserva, não tem qualquer vantagem e resulta em pura perda. Julga-se que o assunto está a ser encarado por quem de direito.

A terceira, incitando os camaradas a expôr abertamente os seus problemas na Revista. Dela transcrevemos:

«Mais uma vez escrevo duas linhas para a «nossa Revista», como é já vulgar designá-la, e para nós, os da família naval, com toda a propriedade e do coração.
«É necessário não sermos apenas líricos, por muitas musas que tenha o mar; temos de ser realistas e clarividentes.
«Eu nasci a escassos metros do mar, em Matosinhos. Entre a casa da minha infância e a praia apenas existia uma linha férrea, já desaparecida. Fui portanto embalado pela trepidação dos comboios que passavam e pela rebentação do mar da Costa Norte. Com três anos apenas, já considerava o mar como parte integrante da família. Só assim se explica que os meus pais fossem para o trabalho e me deixassem a brincar com as ondas que se desfaziam na areia, sozinho e em pleno Inverno. Assim, quando aos dezassete anos assentei praça na Armada e fui para o mar, tratava-o por tu, embora com o respeito que se sente pelo pai ou por um irmão mais velho.
«Amando pois o mar e a Marinha, não deixo de reconhecer que certas coisas não estão bem e exorto os camaradas a pôr os seus problemas, agora que têm ao seu alcance essa arma maravilhosa que é a «nossa Revista».

Também este nosso assinante se insurge contra a farda de alcaxa que considera pouco prática.
Talvez não saiba que também neste aspecto se tem evoluído. Já se pode usar corpete de meia manga no Verão, quando de licença, e calça e camisa no serviço diário.
Lembramos porém, que o alcaxa é usado por todas as Marinhas do mundo, com raríssimas excepções, e na nossa opinião é de manter. Não concebemos marujos sem alcaxa...
Permitimo-nos lembrar, mais uma vez, que a Revista foi feita para unir todos os antigos e actuais servidores da Marinha e desejamos não sair desta posição. Casa um de nós, sozinho, pouco vale mas, unidos, constituímos uma Armada que foi e será sempre uma grande família e uma grande força.

Do nosso assinante António de Jesus Cadima, mar. A n.º 1798/71, recebemos uma carta que transcrevemos:

«Lisboa, 9 de Janeiro de 1976.
«Li no último número da «Revista da Armada» a transcrição de uma carta do ex-camarada Silveira que me suscitou a atenção.
«Nela dizia que a gente do Porto gostaria de ver, de vez em em quando, uma fragata da nossa Marinha no porto do Douro.
«Acredito que sim. Mas será só a gente do Porto?
«Não seria possível também basear um ou dois patrulhas permanentemente no porto da Figueira da Foz, mesmo que ficassem atribuídos ao Departamento Marítimo do Norte?
«Pois se fosse viável, para além do interesse popular que isso suscitaria, tenho a certeza de que iria beneficiar muitos camaradas nossos, oriundos da região litoral beirã, e não só, porque também iria beneficiar interesses nacionais, já que o patrulhamento da costa e a fiscalização da pesca, que ali se efectua, são muito escassos.
«A Figueira da Foz, para além de ser um excelente e movimentado porto de pesca, é também ali, nos Estaleiros Navais do Mondego, que muitos dos navios-patrulhas são fabricados.
«Aqui deixo esta sugestão às autoridades navais competentes e desde já me declaro voluntário a servir num desses navios se tal vier a acontecer.
«Aproveito a oportunidade para saudar todos os nossos camaradas, em especial os «filhos da escola» de Julho de 1971.»

De Miguel Pereira, de Palmela, recebemos uma carta com referências ao livro «Um Fio de Esperança» e ao seu autor.
Dado que, sobre esta obra já publicámos no número anterior a respectiva crítica e porque não está dentro das normas da Revista a publicação de cartas com referências pessoais, limitamo-nos a enviar fotocópia ao 1.º-ten. SE António dos Santos Coentro.

Do ex-marinheiro FZE Moreira da Silveira, do Porto, recebemos uma carta tecendo considerações àcerca de dois artigos do n.º 52 desta Revista – «Nota de Abertura» e «25 de Novembro, outra barreira ultrapassada».

Relativamente à primeira, diz a certa altura: «é difícil neste momento a qualquer cidadão português ser apartidário e, por consequência, se aos colaboradores da Revista fosse permitido expôr nela as suas ideias partidárias, haveria certamente que mudar-lhe o nome porque deixava de ser «Revista da Armada».
«Por tal motivo, estou absolutamente de acordo que a Revista seja, acima de tudo, um elo de amizade entre todos os que servem ou serviram a Corporação».
Quanto ao segundo artigo, afirma entre outras coisas: «pela minha parte, continuo a acreditar nas Forças Armadas e gostaria de fazer aqui um apelo aos ex-camaradas, e em especial aos fuzileiros, para que continuem a ser o que sempre foram, uma força de élite, coesa e disciplinada, e que estejam sempre ao serviço

do povo que não é do Norte nem do Sul, mas sim povo de Portugal».

Do nosso assinante António Lopes Ferreira Duarte, ex-mar. CM, recebemos uma carta que transcrevemos:

«Os meus melhores cumprimentos para todos quantos trabalham na nossa Revista e para todos os outros camaradas.

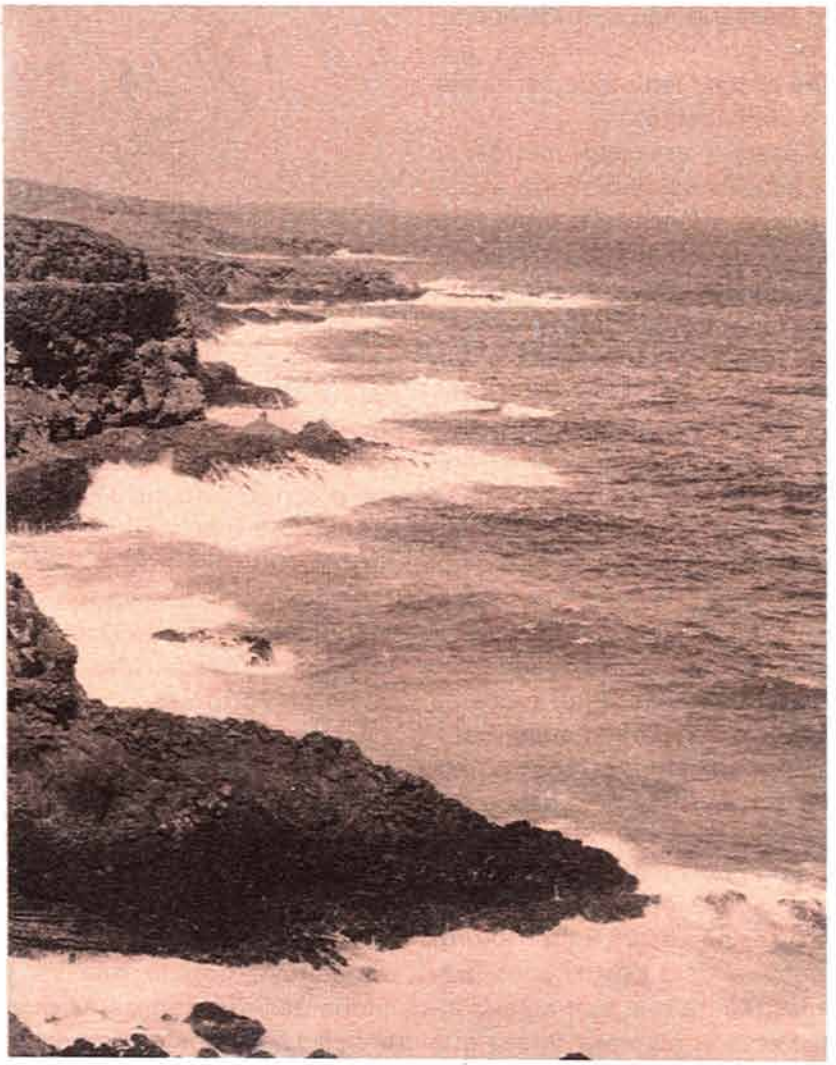
«Sou o ex-mar. CM n.º 200/68, Duarte, que cumpri sete anos na «Briosa» com o maior prazer, a qual me deixou as maiores saudades. Sou assinante «destas poucas páginas que sabem a sal», que me trazem um pouco de «ar marinheiro»; eu digo poucas porque as leio de ponta a ponta, volto a ler e a reler e nunca me canso. Só quando chega a seguinte é que eu a arrumo e assim sucessivamente. Tenho o prazer de possuir todos os números e quero continuar a coleccioná-los até que ela – Revista – exista, ou eu.

«(...) Vou responder ao concurso n.º 52.»

BODAS DE PRATA DO RECRUTAMENTO E DO ALISTAMENTO DE 1951

A respectiva Comissão Organizadora pede-nos para avisarmos os «filhos da escola» do recrutamento e do alistamento de alunos-marinheiros do ano de 1951 que o almoço de confraternização comemorativo das Bodas de Prata se realiza no mês de Março ou Abril próximo. Os interessados em participar no almoço, que poderão fazer-se acompanhar de familiares, deverão contactar com o 1.º-sarg. C Fernandes Pinheiro, Rua do Tominho, 24 – Bairro do Alfeite.

MAR



Mar revolto, de brancas luas-cheias.
Onde, vogaram, sonhos de criança,
Quando punha meu barco de Esperança
A percorrer, alegre, as tuas veias.

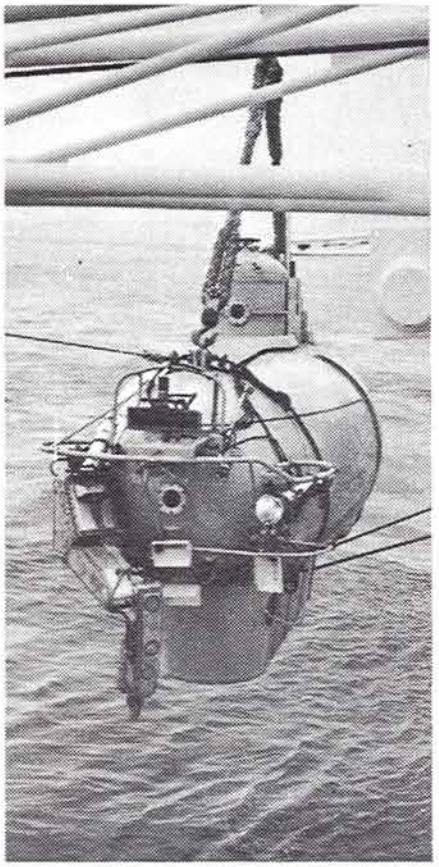
Meu verde mar de limos e sereias
Vestidas de procelas e bonança.
Que guardas no teu ventre? Espuma mansa?
Ou algum pescador junto às areias?

Oh, mar, que não tens fim nem tens começo!
Aceita em tuas águas, eu te peço;
Meus versos de loucura e de luar:

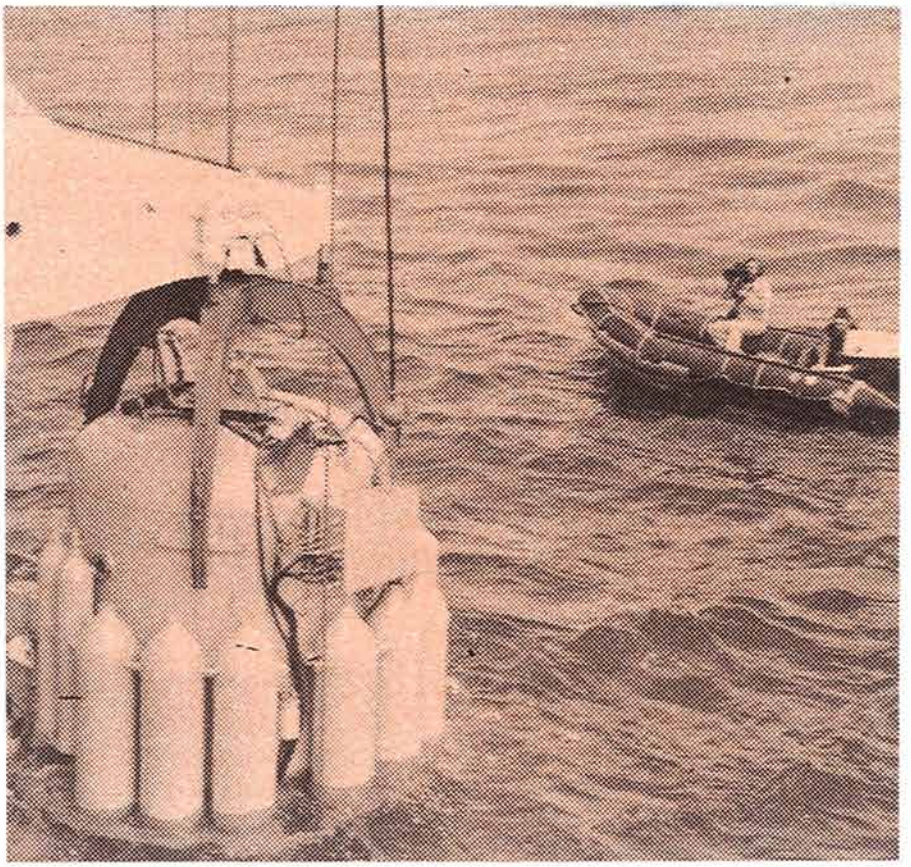
Para quando cantares e for noitinha
Se ouvir na tua voz e na voz minha
Meus sonhos de poeta, a navegar.

Helena L. M. Coentro Bonjour
Funcionária da D. S. E. C.

Possibilidade de trabalhar a profundidades da ordem dos 300 m



O «Griffon» prestes a ser lançado à água.



Lançamento à água da câmara hiperbárica do «Triton».

Em Junho passado o «Triton» — navio de pesquisa da Marinha francesa — fundeou ao largo de Mónaco. A algumas centenas de metros mais abaixo está o micro-submarino «Griffon» de 12 toneladas com uma tripulação de três homens, capaz de operar até 600 metros de fundo. Na véspera, quatro oficiais tomaram lugar na câmara hiperbárica do «Triton» e foram sendo submetidos a progressivo aumento de pressão até esta atingir, ao fim de três horas, 25 bares, correspondente a cerca de 250 metros de profundidade. Respiram então uma mistura de 2% de oxigénio com 98% de hélio. Têm alimentação especial da qual são abolidas as gorduras, os farináceos, as especiarias e o álcool. A certa altura apagam-se as luzes. A câmara é então arriada pelo «Triton» para o fundo do mar, suspensa por cabos especiais que permitem a ligação com o navio-mãe. Abaixo de 250 metros a pressão no interior dessa câmara é aumentada de forma a equilibrar a pressão exterior. No dia 13 os mergulhadores atingem 277 metros; no dia 14 vão até aos 298 e no dia 15 chegam aos 307 metros. Trabalharam então durante uma hora num estaleiro submerso fictício. Saíram mesmo para fora da câmara, ficando ligados a ela por «cordões umbilicais» que lhes forneciam a mistura para respirar, a luz e a energia. Podiam afastar-se cerca de 10 metros. Foi só no dia 24, após um pouco mais de 7 dias de descompressão que estas «cobaias» humanas puderam sair da câmara de cerca de 30 metros cúbicos em que estiveram encerradas. A parte final da descompressão foi feita já com o «Triton» atracado e com a câmara em cima do cais.

O micro-submarino «Griffon» era necessário para localizar o objectivo e guiar a câmara, comunicando as observações e as referências ao navio apoio — o «Triton».

A experiência permitiu experimentar certa aparelhagem para trabalhos submersos como aquecedores de gás, aparelhos de regulação potencial de oxigénio, sonar portátil e vestuário estanque pressurizável. Não foram no entanto os homens do «Triton» que bateram o recorde de profundidade em mergulho.

Três americanos e um inglês operaram no Golfo do México em 19 de Junho a uma profundidade de 362 metros e em 5 do mesmo mês foi reparada por mergulhadores franceses uma instalação petrolífera no Labrador a 326 metros de fundo.

O organismo humano, afinal, aguenta muito!

Tradução e adaptação do cap.-frag. O. Lemos (In «Cols Bleus» n.º 1383)

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o enlace dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

Com. António Rocha Calhorda com D. Maria Cândida Dias das Neves Morgado, em 30-12-75.
2.º-ten. Herlânder Valente Zambujo com D. Maria Cristina Lança Vilhena de Mendonça, em 6-12-75.
2.º-ten. Miguel Álvaro Marques Policarpo com D. Maria da Graça Madruga de Meneses Fonseca, em 13-12-75.
2.º-ten. SG Amândio de Sá com D. Olga Maria de Oliveira Ferro de Abreu, em 18-12-75.
2.º-sarg. MQ Atalívio da Cruz Bernardes com D. Maria da Conceição da Silva, em 3-1-76.
2.º-sarg. AES António Marques Gonçalves com D. Maria Adelaide Morgado da Silva Neves, em 20-12-75.
2.º-sarg. AEA José Manuel Antunes Polho com D. Maria Estela Clemente Lopes, em 27-12-75.
1883/Cabo CM José Ferreira da Silva com D. Júlia da Silva Ferreira, em 4-12-75.
429/68/Mar. TFD Joaquim José Trindade Leitão com D. Maria Fernanda de Oliveira Nogueira, em 18-12-75.
2200/69/Mar. CM Fernando Gonçalves Ribeiro com D. Julieta Amélia Amaro, em 20-12-75.
181/73/Mar. M Nuno Nobre de Sousa com D. Maria Catarina Pestana Baiões, em 17-12-75.
932/73/Mar. E António Calado dos Santos Figueiredo com D. Maria Teresa Queiroz Barata, em 20-12-75.
1462/731.º-gr. C Manuel Joaquim Cepeda com D. Maria Isabel Guerra, em 15-12-75.
1519/74/1.º-gr. S Manuel Alfredo Rodrigues com D. Maria da Conceição Rosa, em 6-12-75.
682/75/2.º-gr. A Manuel Pinto Correia com D. Maria dos Anjos Coelho dos Santos, em 7-12-75.

PASSAGENS À RESERVA

Cap.-m.-g. Amândio Pires Cabral, em 21-11-75.
Cap.-ten. Manuel Arnaldo de Albuquerque Brandão, em 30-10-75.
Sarg.-aj. C Manuel Justino Barradas, em 6-1-76.
1.º-sarg. A Manuel Alves Gouveia, em 11-12-75.
1.º-sarg. CM António Maria Rodrigues, em 19-12-75.
1.º-sarg. CM Manuel Fernando Ferreira Vaz, em 22-12-75.
1.º-sarg. MQ Edgar Simões Counhago, em 31-12-75.
1.º-sarg. C Orlando Saraiva Mendes Antunes, em 31-12-75.
1.º-sarg. FZ José Maria Luís, em 13-1-76.
1.º-sarg. CM António Cândido Borges, em 19-1-76.
1976/Cabo CM Manuel Gonçalves Ferreira, em 10-12-75.
2029/Cabo CM Manuel Augusto Rente, em 31-12-75.
3501/Cabo A Joaquim da Conceição Rocha, em 31-12-75.

APOSENTAÇÕES

Em 31-12-75:
António Joaquim Nabais, chefe do Corpo da Polícia Marítima (C.P.M.).
António da Silva, agente de 1.ª classe do C.P.M.
Bernardino Geraldo Afonso, servente eventual da D.I.N.

FALECIMENTOS

É com desgosto que anunciamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

Cap.-frag. RF José da Mota Coutinho Garrido, em 1-1-76.
Cap.-frag. AN RF José Basílio Pereira, em 27-12-75.
1.º-ten. MN RF Nuno Pereira de Sande Sacadura Botte Corte-Real, em 17-12-75.
2.º-ten. SG RF Manuel da Palma, em 9-1-76.
Sarg.-aj. MQ RA António Joaquim, em 25-1-76.
1.º-sarg. FZ Manuel de Macedo Pereira Remelho, em 16-12-75.
1.º-sarg. B Leonel dos Santos Covas Estanislau, em 23-1-76.
1.º-sarg. B José Tomás dos Santos Amaro, em 29-1-76.
2.º-sarg. B João Manuel Peixoto de Oliveira Santos, em 23-1-76.
1479/Cabo CM Vitoriano Nunes, em 13-1-76.
3500/Cabo TFD João Francisco Martins Lamy, em 27-1-76.
Diamantino Jordão Pereira, patrão de costa do Q.P.S.P.T.M., em 4-1-76.

Falando de África

(Vide fotos na contra-capa)

Com a independência das colónias e com o decorrer do tempo é natural e desejável até, que ao espírito de muitos de nós que por lá passaram, acorra a lembrança e a saudade de situações, de cenas, de pessoas, a recordação enfim, de toda a vida passada num ambiente de características bem diversas das que temos e vivemos em Portugal. Muitos de nós, militares, que em comissões de serviço passaram largos anos em África, terão certamente algo de interessante a contar. Seria bom fazê-lo, seria útil até, porquanto, se o não fizermos, corremos o risco de perder material, elementos vários, que com maior ou menor intensidade poderiam vir a contribuir para a feitura da história da passagem portuguesa por África.

Da minha passagem por Moçambique, pude observar e viver acontecimentos, que não sendo de algum modo transcendentes, me sensibilizaram e me ocorrem com frequência, despertando um verdadeiro sentimento de saudade. Sempre se aprende algo quando se quer observar e em África muito se podia aprender também.

Passo a relatar a maneira como vi uma zona de Moçambique que, por motivos de serviço, eu fui obrigado a conhecer – o VALE DO LIMPOPO.

Prestando serviço na Capitania de Lourenço Marques e integrado numa comissão de vistorias que uma vez por ano percorria grande extensão dos rios Maguito, Incomati e Limpopo, inspeccionando toda a sorte de embarcações, desde as de recreio, à simples embarcação indígena, a almadia, recordo em especial, porque me deslumbrou, a descida de grande troço do rio Limpopo, até à sua foz. É uma evocação sentida, saudosa, pois nunca um viajante pode manifestar outro sentimento quando colocado frente àquela beleza tão luxuriante, rica de matizes, ao serpentear calmo e dolente do rio, por todo um vale rico de culturas e de cambiantes humanos.

Na companhia do capitão-de-mar-e-guerra Costa Freire e do capitão-de-fragata EMQ Serra Rodeia, de alguns nativos (e não esqueço o Ernesto, sim, o Ernesto Guicolocolo Namburete) lá íamos nós num «Land-Rover» machambas adentro, passando por infindáveis campos de algodão, procurar bem no interior aquele ponto do rio em que singelo obelisco recorda a passagem do grande desbravador que foi o vencedor de Chaimite. Com os campos alagados pelas grandes chuvadas passando por todo aquele «matope» que mais se parece com geleia, lá acabávamos por chegar não sem passar por dificuldades, muitas vezes depois de obrigados a passar mais tempo debaixo do jeep do que em cima dele e isto sob um calor insuportável e sob contínuos ataques da mosquitada.

Descíamos depois o rio numa velha embarcação com um ainda mais velho motor, cujo ruído se repercutia pelas margens num trabalhar asmático e perturbador dum milenário silêncio. Serpenteando o vale em curvas caprichosas, de margens inteiramente cobertas de vegetação alta, frondosa, caindo quais chorões sobre a água, éramos nós que perturbávamos aquela calma, aquele jardim. A natureza queixava-se da intrusão. Eram os pássaros multicolores, aos milhares, esvoaçando sobre nós, obrigados a deixarem os seus ninhos, as mais maravilhosas construções que até hoje me foi dado ver, pois que são autênticos e sensíveis arquitectos aqueles pássaros. Os ninhos caem aos milhares sobre a água, dependurados nas extremidades dos mais finos e flexíveis ramos para se defenderem do seu mais acérrimo inimigo, a cobra.

De longe em longe uma clareira na margem, umas quantas «mamanas» que lavam as suas capolanas e que em total comunhão com a natureza deixam que o sol lhes beije o tronco, qual bronze do mais belo tom e da mais bela forma. Acena-se um adeus. Muito à pressa tiram-se fotografias. Vistoriam-se as embarcações, algumas bem toscas, bem nativas, mas a lei não lhes perdoa, são obrigados a pagar a contribuição. Se a embarcação é nova logo se procede à sua arqueação e mede aqui, mede acolá, lá fica mais um registo feito; com tanto de comprimento, tanto de boca e tanto de pontal arranja-se uma vítima para o próximo ano.

A viagem continua. Com o aproximar do fim surgem algumas machambas, mecanizadas já. É a civilização que chegou. Por último é ainda a natureza que se impõe, é a foz que se avizinha, é o soberbo, é o sublime, é a África. O rio alarga-se, extensos palmares em uma e outra margem, árvores de enorme porte, a fresquidão e a calma do lugar, o fresco que emana do chão onde dificilmente o sol penetra. Fala-se em surdina, os gestos são calmos, repousantes, é a natureza que manda, é o devoto no interior da grande e maravilhosa CATEDRAL.

Chegámos aquilo a que chamam a Delegação Marítima de Inhampura, sem delegado marítimo, sem barcos, sem o Homem.

O Homem? Esse esteve lá, sim, mas há muitos anos, foi um ilustre marinheiro e certamente um poeta pois não podia deixar de o ser quem viveu nestas paragens. Falo do comandante JOÃO BELO que ali fundou uma capitania. Entre a árvore do pa-

pel (por se desdobrar em folhas), a árvore da febre amarela (pela sua cor), coqueiros, alguns limoeiros e algumas laranjeiras ainda restos dos outros tempos, notam-se vestígios das antigas instalações e entre tudo isto, vêem-se ainda algumas rosas, selvagens, que em tempos mais recuados, mãos sensíveis e caridosas terão cuidado, decerto. Eram do poeta.

Os restos de uma oficina, os restos dum pontão, uma doca seca cheia de lodo onde uma velha canhoneira de chaminé bem alta, dorme o último sono. Eram do Homem, do Comandante.
Tudo isto é um pedaço de África.

Artur Lopes Ribeiro
1.º-sarg. MQ

Saibam Todos

Que a partir de 1 de Fevereiro p. p. os beneficiários da ADMA (Assistência na Doença aos Militares da Armada) passaram a poder adquirir medicamentos com 75% de desconto nas farmácias civis dos concelhos de Oeiras, Loures, Almada e Vila Nova de Gaia e da freguesia do Tramagal.

*

Que por acordo firmado entre a ADMA e o Instituto Português de Oncologia Francisco Gentil (IPOFG), podem os seus beneficiários ser assistidos por aquele Instituto e respectivos Centros Regionais.

Que a assistência que constitui objecto do acordo visa, exclusivamente, o tratamento de doentes oncológicos ou suspeitos de neoplasia e os portadores de afecções susceptíveis de transformação neoplástica e poderá ser prestada nos regimes de internamento, ambulatório, consulta externa e visita domiciliária, abrangendo os serviços do IPOFG (Lisboa) e dos seus Centros Regionais do Porto e Coimbra. De harmonia com as possibilidades do IPOFG e dos seus Centros Regionais, os beneficiários da ADMA poderão ainda ser sujeitos a consultas e exames de rastreio.

Que a inscrição ou admissão normal dos doentes far-se-á através da «consulta de 1.ª vez», mediante a apresentação do cartão de identificação da ADMA e do relatório médico acompanhado de um processo clínico constituido por todos os elementos auxiliares de diagnóstico já obtidos e quaisquer outros que hajam sido julgados de interesse para fundamentar o diagnóstico que justifica o envio do doente ao IPOFG ou seus Centros Regionais.

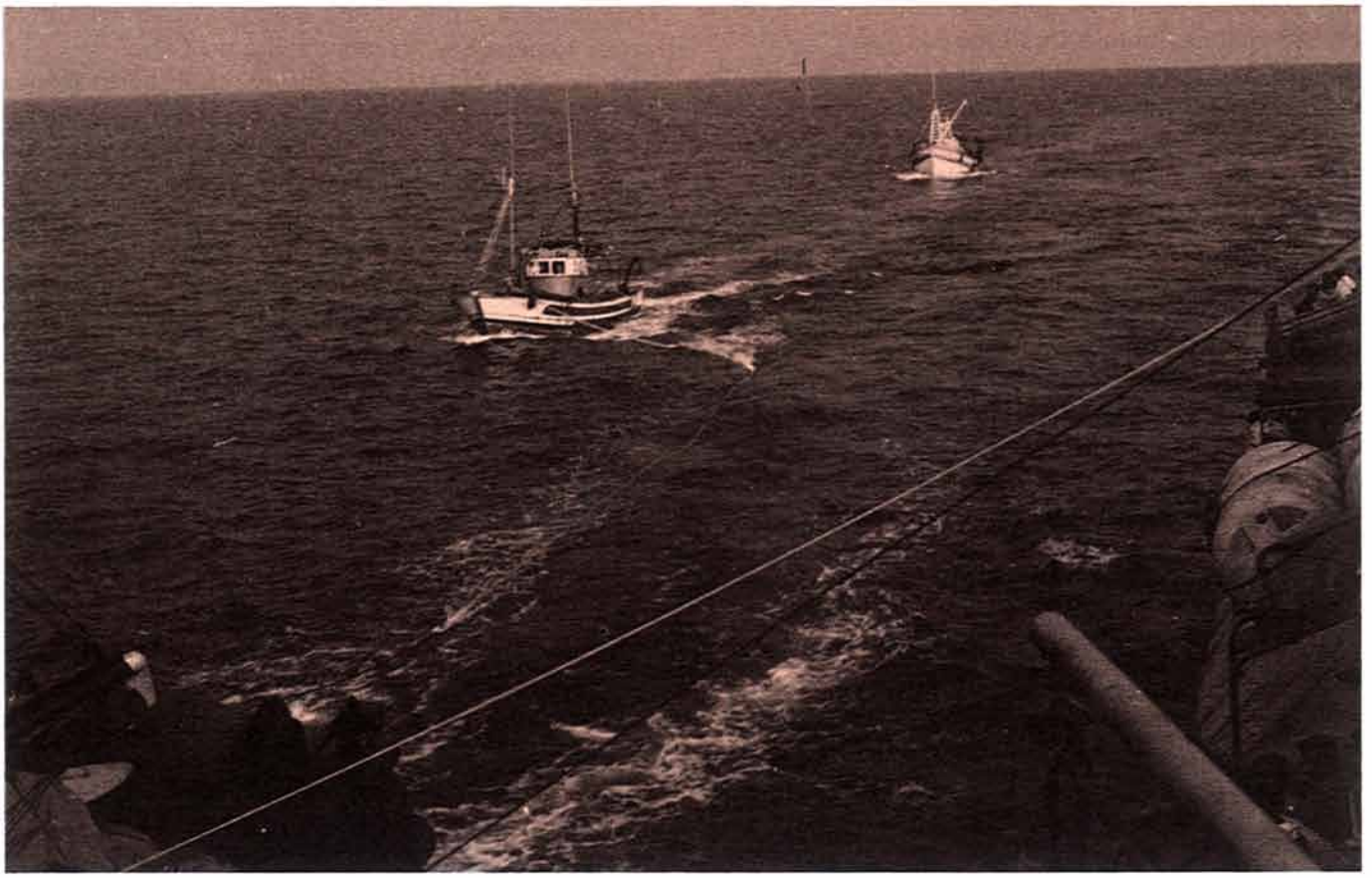
Que poderão ser inscritos ou admitidos de urgência, sem dependência de processo prévio, os doentes do foro oncológico que se apresentem nos serviços do IPOFG ou dos seus Centros Regionais em situações clínicas cuja manifesta gravidade se imponha.

Que outros esclarecimentos e os horários do IPOFG (Lisboa) e dos seus Centros Regionais (Porto e Coimbra) podem ser obtidos na 5.ª Repartição da D. S.P. («Bem-Estar»).

*

Que as comparticipações a liquidar pelos Conselhos Administrativos como órgãos auxiliares de execução da ADMA deverão ser obtidos no prazo de 30 dias a contar das datas dos respectivos documentos, prazo que a ser excedido ocasionará a perda do direito à comparticipação.

A Marinha de Guerra na missão humanitária de assistência a traineiras que, de Angola, e pelos seus próprios meios, regressaram a Portugal



Duas traineiras navegam para Portugal sob a protecção de navios da Marinha de Guerra.

Pouca gente se terá dado conta da odisseia de um punhado de portugueses que fugiram de Angola, em frágeis embarcações de pesca. Infelizmente, nem todas chegaram ao seu destino, não havendo, milagrosamente, perdas de vidas.

A nós, porém, marinheiros, o caso não pode deixar de impressionar, pois conhecemos perfeitamente os perigos, incomodidades, privações e canseiras que tal viagem representa.

Entendemos portanto que esses portugueses mostraram, uma vez mais, o espírito de aventura e vocação marinheira que nos corre no sangue. Certos que interpretamos o sentir de toda a Armada saudamos efusivamente esses valorosos companheiros do mar.

Através de sucintos relatos que nos foram facultados pelos capitão-de-fragata Mendes Quinto e capitão-tenente Cervaens Rodrigues e de elementos fornecidos pelo capitão-tenente AN Augusto dos Santos, do Gabinete do CEMA, que muito agradecemos, é-nos possível dar uma ideia do que se passou. Gostaríamos de ter falado com mestres e tripulantes das traineiras mas, não nos foi possível fazê-lo. Assim, neste relato falta o calor humano dos que viveram essa arriscada aventura.

Do relato do comandante Mendes Quino, da fragata «Comandante Hermenegildo Capelo»:

«1. No dia 12 de Novembro de 1975, ao ter-se conhecimento que haviam traineiras angolanas algures do golfo da Guiné, a fragata «Comandante Hermenegildo Capelo» recebeu ordem para destacar da Força Operacional 25 (FF's «Comandante Roberto Ivens» e «Comandante Hermenegildo Capelo», FC «General Pereira d'Eça» e AO «S. Gabriel») que navegava no golfo da Guiné de Luanda para Lisboa, a fim de tentar localizar as traineiras angolanas que se encontrariam naquelas águas conforme informações chegadas ao comando da F. O. 25.

«2. Pelas 2 horas da madrugada do dia 13 de Novembro a «Comandante Hermenegildo Capelo» conseguiu interceptar comunicações em fonia entre um grupo de traineiras que se encontravam a cerca de 500 milhas, junto à Costa do Marfim.

«Metendo à máxima velocidade, a «Capelo», no dia seguinte às 10 horas da manhã foi encontrar as traineiras «Florida» (17 metros) com avaria no refrigerador de óleo e «Jorge Nélson» (10 metros) a reboque do arrastão «Porto Amboim» (30 metros), navegando ao longo da Costa do Marfim a cerca de 30 milhas a Leste do Cabo Palmas.

«3. Este grupo de traineiras, segundo testemunho dos tripulantes, tinha tentado abastecer-se no porto de S. Pedro a 60 milhas a Oeste de Abidjan, mas sem o conseguir por não quererem aceitar a moeda angolana naquele porto.

«Andavam há oito dias no mar, já sem mantimentos e bastante desmoralizados.

«Analisada a situação, este Comando resolveu recolher as mulheres (3), crianças (5) e tripulantes (5), de duas traineiras que se haviam afundado por abalroamento uns dias antes, a «Mercedes» e a «Maria Teresa», prestar assistência à «Florida» e fornecer mantimentos a todas as embarcações, operação que se realizou a navegar através de um cabo de vai-vem, aproveitando as boas condições de tempo.

«A «Capelo» escoltou este grupo de traineiras até às 10 horas do dia 15, altura em que foi rendida nesta missão pela corveta «General Pereira d'Eça», voltando a juntar-se à Força, já ao largo da Serra Leoa.

«As mulheres, crianças e tripulantes recolhidos foram tratados e transportados até Lisboa a bordo da «Comandante Hermenegildo Capelo».

«Não será demais realçar a gratidão e ânimo para prosseguir que a presença dos nossos navios deu àquela gente das traineiras, que não se cansou de elogiar e reconhecer tudo o que a Armada fez por eles.»

*

Do relato do comandante Cervaens Rodrigues, da corveta «General Pereira d'Eça»:

«1. INTRODUÇÃO

«O plano de evacuação geral das N/T de Luanda a realizar em 10 de Novembro de 1975, véspera da Independência de Angola, previa a efectivação por parte das unidades oceânicas atribuídas ao Comando Naval, de patrulhas nas imediações da baía de Luanda.

«Estas patrulhas tiveram início em 4 de Novembro, sendo o N. R. P. «General Pereira d'Eça» rendido naquela missão, pelo N. R. P. «Comandante Hermenegildo Capelo» a meio da manhã do dia 10, entrando então no porto de Luanda e atracando ao cais das INIC, para reabastecer de água.

«Após o arriar da bandeira na Fortaleza de S. Miguel, cerca das 16 horas, largou novamente para o mar sendo assim a última unidade oceânica a utilizar as Instalações Navais da Ilha do Cabo.

«Enquanto o N. R. P. «Comandante Roberto Ivens» permanecia fundeado na baía, a «Pereira d'Eça» reforçava o dispositivo de patrulha no exterior do porto até à saída dos transportes de tropas, fundeando posteriormente, em local previamente designado, no exterior da ilha do Cabo.

«Do local do fundeamento pôde observar pelas 24 horas as rajadas de tracejantes com que em vários pontos da cidade era assinalado o momento em que o território se tornava independente.

«Mais longe, outros rebentamentos fortes levavam a supor que forças dos movimentos em luta, MPLA e FNLA, localizadas nas imediações do rio Bengo e separadas por escassos quilómetros, celebravam à sua maneira o acontecimento, ensombrando tristemente o que deveria ser um momento de alegria e paz.

«2. LARGADA DE LUANDA

«Aos primeiros minutos do dia 11 os navios fundeados, quer transportes de tropas, quer as unidades navais, suspenderam, iniciando a viagem de regresso.

«Entretanto fora recebida uma mensagem de GENERALMAR ordenando a efectivação de diligências que pudessem permitir a localização de um grupo de traineiras que partira alguns dias antes com destino a Lisboa. Em conformidade com esta directiva, o N. R. P. «Comandante Hermenegildo Capelo» dispondo de melhores meios de detecção, destacou para uma posição de 50 milhas a Norte da formatura.

«Ao fim de algumas horas foi recebida comunicação daquele navio de que havia localizado, por intercepção de comunicações rádio, um grupo de três embarcações navegando em companhia: o arrastão «Porto Amboim» e as traineiras «Florida» e «Jorge Nélson», esta última seguindo a reboque do primeiro, embora sem avaria. Houve igualmente

conhecimento de que duas outras traineiras haviam abalroado, um ou dois dias antes, tendo-se afundado em poucos minutos, mas que os seus tripulantes haviam sido todos recolhidos pelas restantes embarcações e posteriormente transferidos para o N. R. P. «Comandante Hermenegildo Capelo».

«Como esta fragata necessitasse de reabastecer do navio-tanque «S. Gabriel» que integrava a formatura de unidades navais e a «General Pereira d'Eça» tivesse já efectuado esta operação na manhã do dia 14, foi determinado pelo comandante da Força a rendição no apoio às traineiras da «Comandante Hermenegildo Capelo» por aquela corveta.

«Assim, ao alvorecer do dia 15 chegava este navio à proximidade das embarcações que terminavam o reabastecimento de combustível e víveres para cinco dias de viagem a partir da «Comandante Hermenegildo Capelo». Por fonia, este navio informou que a velocidade média de avanço das embarcações era de 8 nós e que a traineira «Florida» navegava com avaria na máquina, acusando perda de óleo de lubrificação, posto o que regressou à formatura.

«3. APOIO ÀS EMBARCAÇÕES

«Iniciado o apoio verificou-se que a traineira «Florida» se atrasava progressivamente referindo o seu mestre que a perda de óleo tendia a aumentar e que receava ter de vir a parar o motor dentro de pouco tempo pelo que solicitava lhe fosse passado reboque.

«Embora não dispondo de cabo de reboque de aço, que se havia partido durante uma operação de reboque do N. R.P. «Cimitarra», ainda em Moçambique, foi utilizado um cabo de nylon de bitola 38 m/m. Executada com rapidez a passagem do cabo e forrado este adequamento de modo a evitar os efeitos da fricção, deu-se início ao reboque.

«As boas condições de mar e um arranque e aceleração cuidadosos, rodeado da natural expectativa, permitiram iniciar a marcha, prosseguindo viagem a uma velocidade de 8/9 nós.

«Por duas vezes seria a marcha interrompida ainda, a fim de reforçar a protecção do cabo de nylon, mas muito embora nas horas que precederam a chegada a Dakar se viesse a sentir o efeito de vento moderado a partir dos sectores da proa obrigando a uma ligeira redução de rotações, o reboque aguentou bem.

«Ao fim da manhã do dia 19, ou seja ao fim de 88 horas de viagem em que foram percorridas quase 800 milhas entrava-se no porto de Dakar. À entrada do porto um rebocador da Marinha senegalesa, arvorando porém a bandeira francesa, pegava na «Florida» enquanto a «General Pereira d'Eça' atracava ao cais do Arsenal de Marinha.

«Terminava aqui a fase mais importante do apoio directo às embarcações.

«4. ESTADIA EM DAKAR

«Tendo sido o primeiro navio a entrar no porto de Dakar após o restabelecimento de relações diplomáticas com o Senegal que sucedeu a 15 anos de interrupção dessas relações, a recepção por parte das autoridades navais foi o mais simpática possível. Com efeito, através de um oficial de ligação foram apresentados os cumprimentos protocolares ao mesmo tempo que era concedida autorização para o desembarque de licenças.

«Os cumprimentos seriam retribuídos no dia seguinte no gabinete do comandante da Base, que se encontrava ausente, e que foi para o efeito representado pelo segundo comandante. Foi por este referido o significado da visita de um navio português a Dakar e reiterada a concessão de facilidades de que eventualmente o navio tivesse necessidade. Foi igualmente evocada a figura de Amílcar Cabral e o facto do malogrado dirigente guineense ter sempre acentuado o seu desejo de que fosse encontrada uma solução pacífica para os objectivos que se propunha – a independência do seu país e a conservação de laços de amizade com o povo português, o que o 25 de Abril viera tornar possível, infelizmente demasiado tarde para que o eminente político pudesse presenciar em vida o êxito da causa por que intransigentemente se batera.

«Uma placa do navio ficou a assinalar aquele histórico encontro juntando-se às muitas que evocavam visitas de outras unidades navais das mais diversas nacionalidades ao porto de Dakar.

«Após ter reabastecido de combustível e água e da sua guarnição ter tido oportunidade de tomar contacto com o cosmopolitismo da cidade, sempre agradável ao fim de dez dias de mar, e não obstante a falta de dinheiro, impeditiva da aquisição de recordações, largou o navio de Dakar ao fim da tarde do dia 20, rumo a Lisboa.

«5. RELATOS DOS TRIPULANTES DAS EMBARCAÇÕES

«Durante a premanência em Dakar os tripulantes das três embarcações apoiadas estiveram a bordo do navio expressando o seu reconhecimento pelo apoio recebido.

«Lamentaram todavia o afundamento das traineiras «Mercedes» e «Maria Teresa» ocorrido de noite, ao largo da Costa do Marfim, segundo afirmaram por inadvertência e alguma imprudência dos respectivos tripulantes, pois o estado do mar era bom. A fragilidade das embarcações e a rapidez com que os factos ocorreram impediu o salvamento dos haveres dos ocupantes que mal tiveram tempo para se pôrem a salvo. Relataram ainda as peripécias de que se havia rodeado a sua fuga do Lobito (porto de armamento de todas as embarcações) e, poste-

riormente de Luanda, a fim de iludirem a vigilância das forças do MPLA que então dominavam aquelas cidades e que procuravam impedir a saída de embarcações para fora das águas angolanas.

«6. DILIGÊNCIAS LEVADAS A CABO EM DAKAR

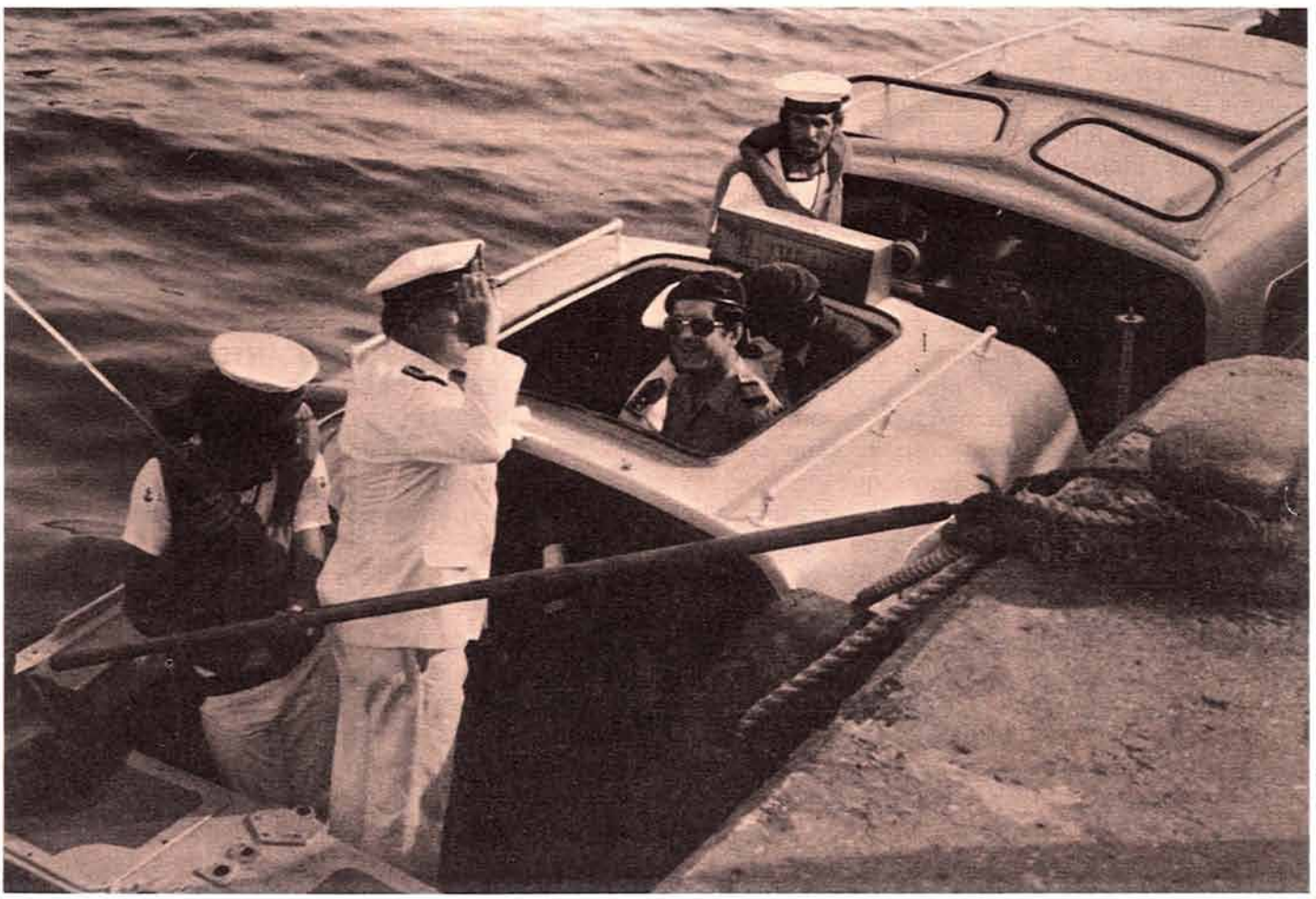
A ausência do embaixador de Portugal em Dakar, para Bissau, pois de momento aquele diplomata acumula as funções nas duas capitais, prejudicou um tanto a imediata assistência a prestar às embarcações. Com efeito, a falta de pessoal e estruturas da Embaixada no Senegal e a alegada falta de instruções por via diplomática levou o Comando deste navio a insistir para Lisboa no sentido de ser garantido por aquela via o pagamento da reparação de que a traineira «Florida» tinha absoluta necessidade e ainda do abastecimento de combustível e géneros para a fase final da viagem. Estimada a reparação e consequente imobilização em oito dias e recebida a informação de que uma unidade naval iria imediatamente para prestar apoio no trajecto final Dakar-Lisboa (seria o «Schultz Xavier» a unidade designada para o efeito), largou este navio para Lisboa, conformemente as instruções recebidas de GENERALMAR, após ter assegurado aos tripulantes que manifestavam a sua apreensão por se verem abandonados em país estranho, de que os problemas decorrentes da sua situação estavam a ser devidamente considerados.

«Entretanto, e ainda antes da chegada à capital do Senegal tinham sido interceptadas pela «General Pereira d'Eça» comunicações entre arrastões portugueses em faina de pesca na zona do Cabo Branco e um grupo de sete outras traineiras que após se terem abastecido prosseguiram rumo a Lisboa. Obtida a sua posição foi esta passada à Força Naval, tendo o N. R.P. «Comandante Roberto Ivens» contactado por fonia com aquelas embarcações.

«Posteriormente e já em Dakar foi estabelecida comunicação com o «Gil Eanes» e de novo fornecida a posição daquele grupo de embarcações. O «Gil Eanes» viria a permanecer por largos dias em apoio às traineiras que haviam sido forçadas a arribar a Villa Cisneros por motivo de água aberta numa delas, onde ainda permaneciam quando a «General Pereira d'Eça» no trânsito para Lisboa passou ao largo daquele porto.

«É de salientar a boa colaboração prestada pelos arrastões do Cabo Branco na localização, comunicação de posições e apoio moral prestado às embarcações, a qual se revelou de grande utilidade, muito tendo facilitado a tarefa das unidades navais.»

Portugal diz «adeus» a Angola.



Dos elementos fornecidos pelo comandante Augusto dos Santos:

«1. Chegou a Portimão, no passado dia 8 do corrente, mais um grupo de embarcações de pesca saídas de Angola antes da data da independência do território.

«2. As embarcações agora regressadas são as traineiras «Jorge Nélson», «Florida», «Rosa Barata», «Cláudia Isabel», «Santo António», «Faneca», «Atlântico» e o arrastão «Porto Amboim».

«3. A partir do Golfo da Guiné prestou a Armada significativo apoio àquelas embarcações, tendo estado envolvidos primeiro, nas operações de localização e depois, de assistência directa ou indirecta os N. R. P. «General Pereira d'Eça», «Comandante Hermenegildo Capelo», «Comandante Roberto Ivens» e «S. Gabriel».

«4. Avarias em algumas traineiras que levaram à sua posterior reparação em Dakar e noutros portos da costa Norte de África determinaram, dado o tempo dispendido, a substituição oportuna dos navios de guerra inicialmente em seu apoio.

«5. Nestas condições, em 24 de Novembro foi mandado seguir para a zona do Cabo Bojador o N. R. P. «Schultz Xavier» que providenciou o apoio ao trânsito final entre aquela área e a costa do Algarve, missão para a qual estava particularmente habilitado, dado os meios de que dispunha.

«6. Para além do já noticiado afundamento, por abalroamento, das traineiras «Maria Teresa» e «Mercedes», a Sul da Costa do Marfim, há a lamentar o posterior afundamento, a Leste das Canárias, da traineira «Rosa Maria» que se destinava ao Funchal.

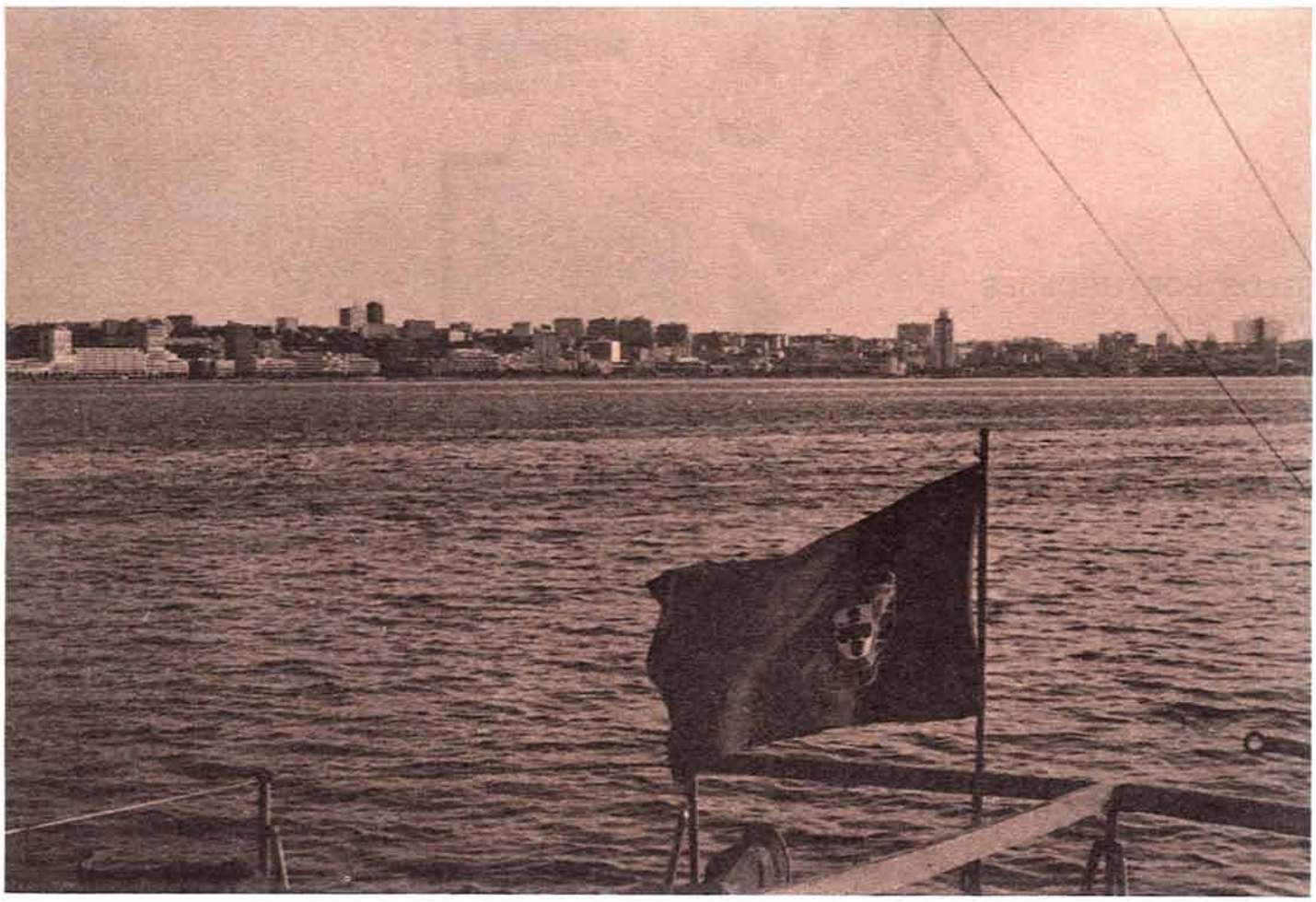
«Os tripulantes desta traineira que navegava fora do grupo das restantes, foram, na ocasião, todos salvos por um navio coreano.

«7. É de referir que na fase de localização das embarcações regressadas de Angola, e em estreita ligação com o Estado Maior da Armada, participaram vários arrastões das empresas de pesca nacionais com actividades na zona do Cabo Branco.

«8. Igualmente valiosa foi a colaboração do navio apoio «Gil Eanes» que efectuou operações de reboque em condições difíceis e prestou importante assistência humanitária.

«9. Dá-se conta, assim, de uma actividade desenvolvida no âmbito das missões da Armada, cujo êxito, mais uma vez, se ficou a dever à solidariedade que caracterizou os seus intervenientes».

Compilado por M. do Vale
Com.



Filatelia

OUTRO ANO

A secção de filatelia da nossa Revista inicia hoje o seu quinto ano de publicação. Não se trata de forma nenhuma de uma efeméride brilhante mas é, sem dúvida, um acontecimento que tem para nós um significado agradável, particularmente por verificarmos que a filatelia, embora modestamente, tem sido aqui observada e tratada essencialmente como forma de ocupação de tempos livres com a autenticidade que exige, nomeadamente quando se alheia das condições económico-sociais, políticas, religiosas e outras tantas actividades que certamente também interessam aos coleccionadores de selos. Modesta, repetimos, tem sido; mas não é menos certo que, tal como na primeira hora, é dominada pelo desejo de melhorar, o que naturalmente será conseguido sempre que até nós cheguem críticas e sugestões nesse sentido. Continuamos pois abertos a todos que nos queiram ajudar, o que desde já agradecemos, prometendo que dentro do possível colaboraremos com todos que acreditam na validade do fenómeno atraente que é a filatelia autêntica.

SELOS PORTUGUESES PARA 1976

Lemos que os Serviços de Relações Públicas dos CTT deram a conhecer o plano de emissões para o corrente ano. Por ele ficámos a saber que além da tradicional série «Europa», teremos três conjuntos dedicados a centenários, que são o da «Publicação da Lei das Sesmarias», da «Invenção do Telefone» e da «Caixa Geral de Depósitos»; dois alusivos a exposições filatélicas: «Interfil» e «Lubrapex», e ainda mais três séries que se ocuparão de «Energia e Solos», do «Plano Nacional de Alfabetização» e do tema «Prever e Prevenir a Cegueira», esta, cremos, integrada num plano internacional da Organização Mundial de Saúde. De salientar que as emissões referentes a «Lubrapex» e à «Lei das Sesmarias» serão acompanhadas de bloco, o que se regista com satisfação.

Numa apreciação rápida ao programa anunciado, parece-nos estar-se em presença de um variado e interessante plano de emissões, embora sem podermos deixar de manifestar a nossa estranheza por os temas «Natal» e «Olimpiadas» não terem sido considerados. Com efeito, os dois temas são de interesse universal e em ambos já marcámos presença de relevo. Será que a notícia que citámos no número anterior estava incompleta ou que os responsáveis pelas nossas emissões se desinteressaram destes temas? Se qualquer destas hipóteses, nomeadamente a segunda, se confirmar nós lamentamo-lo e, certamente como nós, muitos outros coleccionadores o farão.

G. Brandão
2.°-ten. SG

Terminologia Naval

ENSEADA – Zona marítima formada por uma porção de mar a que corresponde um recorte de litoral em arco de círculo, sem formar embocadura, onde é possível fundear ao abrigo de certos ventos. A enseada é maior que a angra e menor que a baía. Lagos e Cascais são enseadas típicas.

ENTESOURAR – Dispor o pano do navio para navegar a dois ventos ou de tesoura.

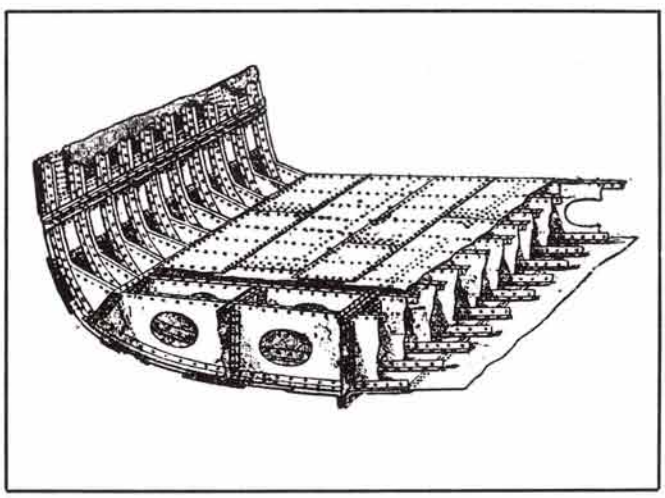
ENTOUCAR – Enrolar-se a amarra nos braços ou patas da âncora que se fundeou.

ENTRAR PELO NAVIO – Fazer encurtar a distância que separa dois ou mais navios em navegação, por aumento de velocidade.

ENTRE CABOS – Diz-se da situação em qualquer dos pontos da recta correspondente ao alinhamento entre dois cabos ou pontas de terra. É muito conhecida a linha de entre cabos Espichel-Raso, perto da barra do Tejo.

ENTRE DUAS ÁGUAS – Posição de qualquer corpo ou objecto submerso, entre o fundo e a superfície líquida.

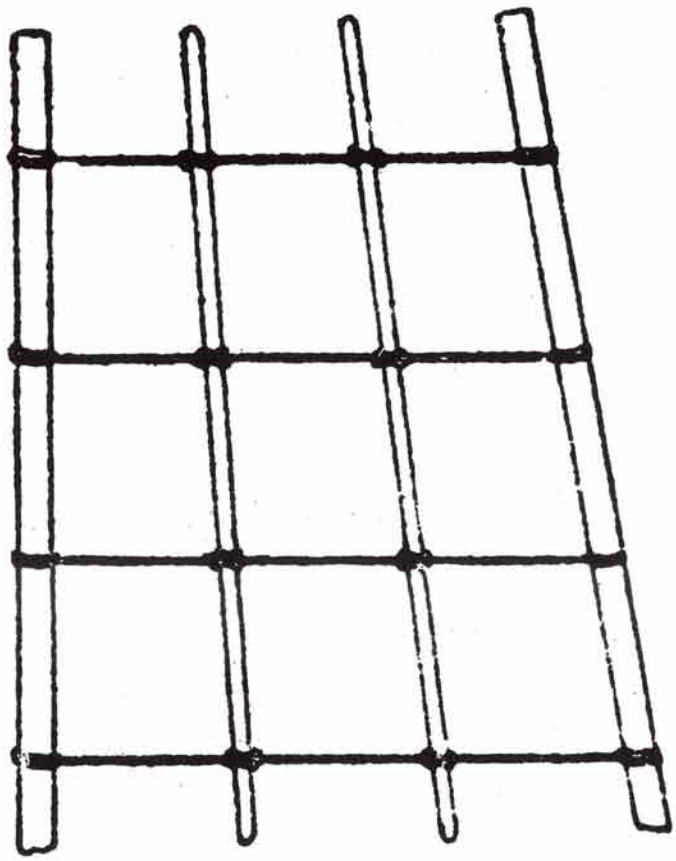
ENTRE FUNDO – Espaço fechado e vedado entre as chapas do fundo propriamente dito e o pavimento ou tecto do duplo fundo; quando subdividido em vários compartimentos estanques constitui uma estrutura celular que muito contribui para a segurança do navio em caso de encalhe e que é utilizada como tanque de lastro líquido, combustível ou água doce.



ENTRE TORRES – Linha que une as torres do Bugio e de S. Julião definindo o extremo leste da barra de Lisboa.

ENVERGUES – Pedaços de cabo fixados em ilhoses do gurutil da vela por meio dos quais esta é envergada, isto é, amarrada para o vergueiro da verga.

ENXÁRCIA – Conjunto dos cabos laterais que aguentam os mastros reais ou os mastaréus para um e outro bordo do navio; de acordo com o mastro ou mastaréu que servem, assim as enxárcias serão da gata, da gávea, grande, do joanete, da mezena, real e do traquete. O termo enxárcia ou horas de enxárcia era antigamente usado para significar a punição que consistia em obrigar o delinquente a manter-se na enxárcia durante algumas horas. Este castigo era aplicado sob duas modalidades – por fora da enxárcia e por dentro da enxárcia; esta última forma era violentíssima, como é de calcular, dado o esforço de equilíbrio e sustentação exigido.



S. Elpídio
Cap.-frag. AN

Desporto

O CABO FZM GATO VENCEU O CORTA-MATO DA ARMADA

Nos terrenos que circundam o complexo desportivo da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, efectuou-se no passado dia 29 de Janeiro o corta-mato da Armada, organizado pela Direcção do Serviço de Educação Física, no qual estiveram presentes 71 atletas que representavam as fragatas «Comandante João Belo», «Almirante Pereira da Silva» e «Comandante Roberto Ivens», Esquadrilha de Submarinos, Escola Naval, D. S. Educação Física, N. E. «Sagres», D. S. Armas Navais, Força de Fuzileiros do Continente, Centro de Educação Física da Armada, Estação Radionaval «Comandante Nunes Ribeiro» e Escola de Fuzileiros.

Num percurso de cerca de 5000 metros, de traçado algo acidentado e com piso escorregadio e difícil e tempo chuvoso, motivos próprios para a prática do corta-mato, a prova foi dominada pelo cabo FZM Gato que a concluiu com o confortável avanço de 35 segundos sobre o segundo classificado.

De anotar que terminaram a corrida 68 concorrentes.

Eis a classificação dos dez primeiros classificados:

1.º – Cabo FZM Gato	DSEF ...	15 m	27 s
2.º – Mar. FZM Pedras	DSEF ...	16 m	02 s
3.º – Asp. Cunha	Força Fuz.	16 m	13 s
4.º – 2.º-gr. FZ Pereira	Esc. Fuz. .	16 m	18 s
5.º – Mar. S Freitas	CEFA ...	16 m	22 s
6.º – Mar. FZM Diamantino .	DSEF ...	16 m	25 s
7.º – Mar. FZM Ventura	Força Fuz.	16 m	27 s
8.º – Mar. FZ Garcia	Força Fuz.	16 m	30 s
9.º – Asp. Manilha	Esc. Naval	16 m	34 s
10.º – Mar. A Nogueira.....	CEFA ...	16 m	43 s

A classificação por equipas foi a seguinte:

1.º – DSEF	37 pontos
2.º – CEFA	77 pontos
3.º – Força Fuzileiros	78 pontos
4.º – Esc. Fuzileiros	85 pontos
5.º – N. E. «Sagres»	122 pontos
6.º – Escola Naval	155 pontos
7.º – E. R. «Cte. Nunes Ribeiro»	179 pontos
8.º – Frag. «Cte. Roberto Ivens»	279 pontos

Partida para o corta-mato da Armada de 1976.

O cabo FZM Gato corta a meta como vencedor destacado.

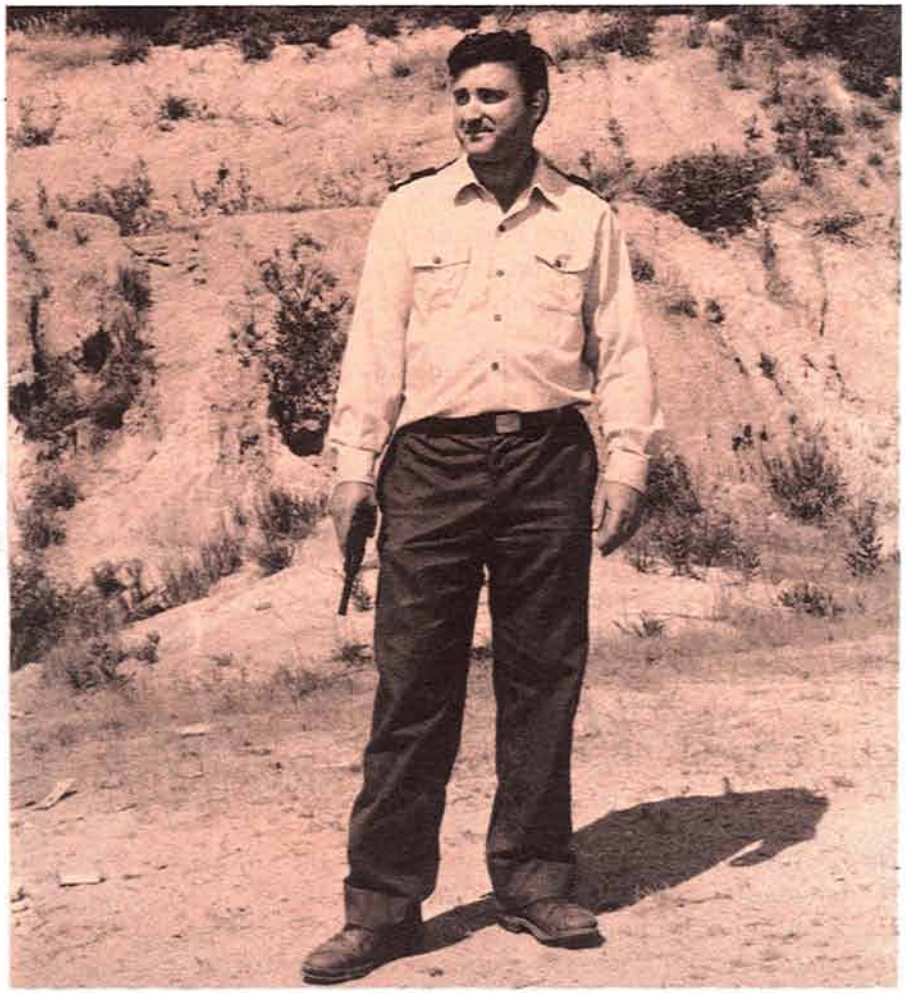
Um aspecto da prova para veteranos.

Antes daquela prova realizou-se o corta-mato destinado a veteranos (mais de 33 anos de idade), num percurso de cerca de 2000 metros, de que damos a classificação dos cincos primeiros:

1.º – Cabo FZE Guedes (34 anos) – Força Fuz.
2.º – Mar. FZ Pacheco (40 anos) – DSEF
3.º – Sarg. FZM Angelino (37 anos) – DSEF
4.º – Sarg. FZM Costa (36 anos) – DSEF
5.º – Cabo A Marques (40 anos) – Frag. «Cte. R. Ivens»

De registar a boa organização das duas provas.

O SARGENTO FZ MADAIL VENCEU A PROVA IV CAMPEONATO DE PORTUGAL (1975) E IGUALOU O MÁXIMO NACIONAL EM TIRO DE PISTOLA



O 1.º-sarg. FZ Henrique Madail que esteve em evidência nas provas de tiro de pistola.

Em provas de tiro organizadas pela Federação Portuguesa de Tiro, respeitantes à época finda, o 1.º-sargento FZ Henrique Madail esteve em plano de evidência na modalidade de pistola. Classificou-se em 2.º lugar na competição Forças Armadas e venceu a prova IV Campeonato de Portugal. Nesta prova, devido á pontuação obtida, conseguiu ultrapassar a marca (560) de Mestre Atirador e igualou o recorde nacional (568).

Das duas provas damos a classificação dos cinco primeiros

Prova IV CAMPEONATO DE PORTUGAL

	Pontos	
1.º – 1.º-sarg. Madail (Armada)	568	(281+287)
2.º – Guarda Robalo (PSP)	559	(274+285)
3.º – 1.º-subchefe Antunes (PSP) ...	555	(276+279)
4.º – Cap. Mendes (Exército)	555	(276+279)
5.º – Maj. Bandorga (Exército)	553	(273+280)

Esta prova destinou-se a atiradores filiados ou não na Federação. Concorreram 30 atiradores (21 militares e 9 civis).

No tiro de precisão (30 em 6 séries de 5 balas) a distância era de 25 metros; em velocidade (duelo) à mesma distância e com o mesmo número de tiros.

Prova FORÇAS ARMADAS

	Pontos	
1.º – 1.º-subchefe Antunes (PSP) ...	379	(190+180)
2.º – 1.º-sarg. FZ Madail (Armada) .	368	(182+186)
3.º – Guarda França (PSP)	362	(177+185)
4.º – G.-marinha Antão (Armada) ..	361	(187+174)
5.º – Guarda Robalo (PSP)	361	(177+184)

Prova destinada apenas a atiradores militares ou militarizados. Total de 40 tiros; 20 de precisão e 20 em velocidade.

M. Horta
Sarg.-aj. L

Curiosidades

RECORDES DA GUERRA 1939-45, NO MAR

O navio que afundou mais submarinos na guerra de 1939-45, num total de 13, foi o H. M. S. «Starling», comandado pelo capt. Frederick J. Walker.
O capt. Walker, em navios do seu comando, entre 1941 e 1944 (ano em que morreu) afundou 25 submarinos alemães.
O contratorpedeiro americano «England» afundou 6 submarinos japoneses no Pacífico, entre 18 e 30 de Maio de 1944.
O comandante de submarinos com mais sucessos na mesma guerra foi o capt.-ten. Otto Kretschmer, comandante do U23 e mais tarde do U25. Afundou um contratorpedeiro aliado e 43 navios mercantes, antes de ser feito prisioneiro em Março de 1941.

OUTROS RECORDES DE GUERRA (AVIAÇÃO)

Na 1.ª Guerra Mundial (1914-18), o barão de Richthfen (alemão), ás dos ases, com 80 aviões abatidos.
Na 2.ª Guerra Mundial (1939-45), o major Erich Hartman (alemão) com 352 aviões abatidos entre 1942-45, sendo 351 soviéticos.
O recorde feminino pertence a Lydia Litvak (URSS) que abateu 12 aviões na frente leste entre 1941-43. Morreu em combate em Agosto de 1943, com 22 anos de idade.

COMO NASCEU A MULHER

Uma lenda hindú diz que o Criador do Mundo quis dar forma à mulher, e, depois de profundos pensamentos deitou-se ao trabalho.
Tomou a redondeza da Lua, o ondular da serpente, o enlaçar da trepadeira, o leve tremor da relva, a frágil elegância do bambú, o aveludado da flor, a alegria dum raio de sol, a doçura do mel, a inconstância do vento, a timidez da gazela, a vaidade do pavão, a macieza da penugem, a dureza do diamante, a crueldade do tigre, a frialdade da neve e o calor do fogo – mexeu tudo numa urna e, de lá, saiu aquilo a que chamamos MULHER.

(In «Cultura», Mai/Jun. 1957)

PROGRESSOS DA METEOROLOGIA

Nos últimos anos, a meteorologia tem feito importantes progressos, graças ao emprego de satélites estacionados à volta da Terra. Estes, que se situam a 36 000 km de distância da Terra, deslocam-se à velocidade angular desta e são capazes de «vigiar» uma zona superior a 1/3 da superfície do globo. Por outro lado, instrumentos de grande precisão restituem fielmente, sob a forma de fotografia, os dados observados em órbita.
A imagem reproduz a cobertura de nuvens da Terra, obtida por uma moderna estação francesa. Distingue-se ao centro os contornos da América do Sul e no alto, á direita, a Península Ibérica e as costas da França.

(In BNF 28-12-74)

AUTOCARROS A GÁS

Três autocarros a gás natural líquido rolarão brevemente em Paris. Não se trata de voltar ao velho método «a fogareiro», utilizado durante a guerra, mas dum princípio inteiramente novo. É para evitar gastos de energia e poluição de gases nocivos que foram construídos estes autocarros.

(In BNF 18-1-75)

O QUE PODEM FAZER OS HELICÓPTEROS

A Associação Aeronáutica de França, atribuiu, para o ano de 1974, o seu Grande Prémio a Jean Boulet, piloto de ensaios da divisão de helicópteros da Sociedade Aerospacial, pelos recordes conseguidos durante a sua carreira, que são:

– Recorde de duração de voo em círculo fechado (1252,5 km em 13 h 56 m 54 s) num «Alouette 2», em 1953.

– Recorde de altitude (8209 metros) no mesmo helicóptero, em 1955.

– Recorde do mundo de altitude para helicóptero (10 984 metros) e de velocidade ascencional, em 1958.

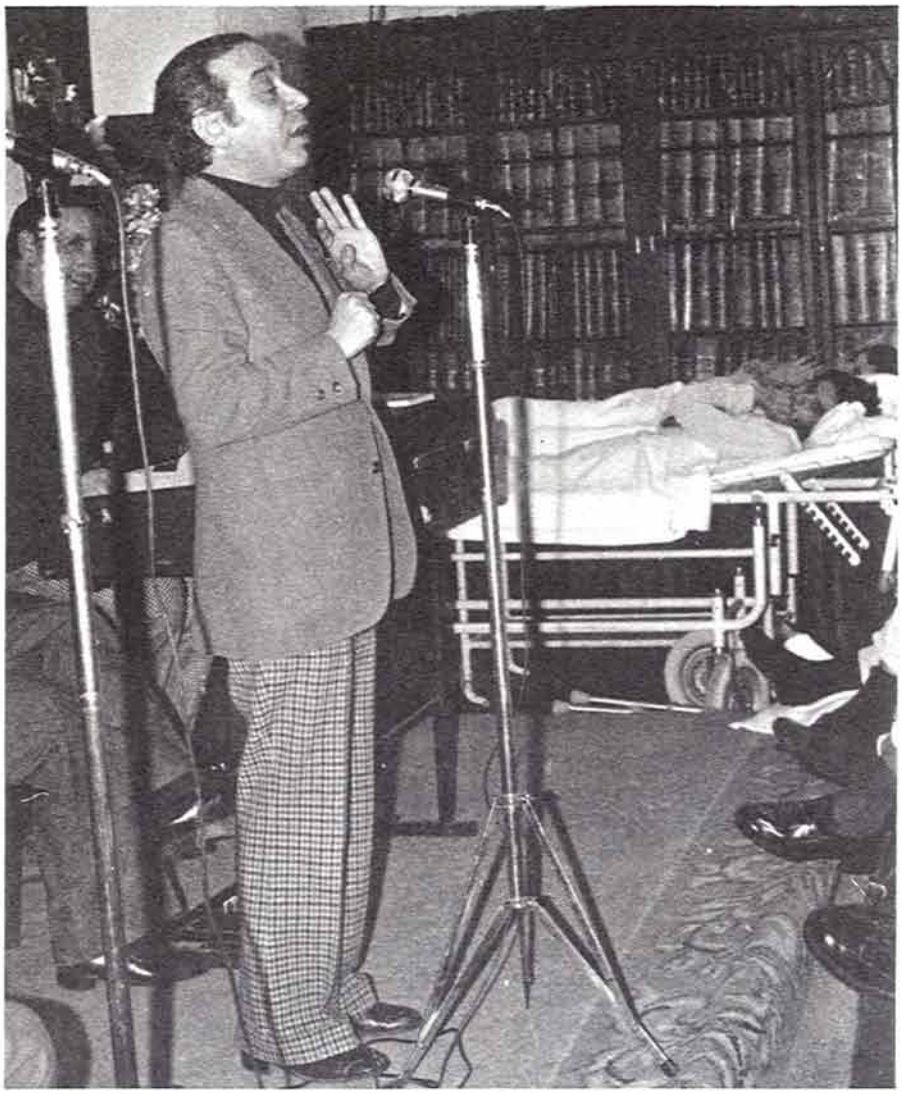
– Aterragem no cimo do Monte Branco (4807 metros) com um «Alouette 3», transportando 5 passageiros, depois a 6005 metros de altitude no Himalaia, com 3 passageiros e 300 kg de material, em 1963.

– Recorde internacional de velocidade (341 km/h) com um helicóptero «Super Frelon», em 1963.

– Finalmente, o mais recente recorde do mundo de altitude (12 440 metros) com um helicóptero «Lama SA 315», em Junho de 1972.

(In BNF 11-1-75)

Reportagem



FESTA DOS DOENTES DO HOSPITAL DA MARINHA

Organizada pela Secção de Visitadoras da Cruz Vermelha Portuguesa no Hospital da Marinha, realizou-se neste estabelecimento hospitalar da Armada, no passado dia 6 de Janeiro, uma festa dedicada aos doentes ali internados.

Colaboraram graciosamente na festa vários artistas e conjuntos, nomeadamente Hermínia Silva acompanhada dos seus guitarrista e viola Nóbrega e Chainho, Raul Solnado, Vicente da Câmara, Óscar Acúrsio, Maria Silva, Maria Valejo e seus guitarristas Eduardo César e Edgar Nogueira, Paco Bandeira, José Pracana, Teresa Siqueira, José Maia e Shegundo Galarza com o seu conjunto (Carlos Meneses e Jaime Nascimento), os quais foram apresentados pelos locutores da R.T.P. Maria Margarida e Carlos Franco.

Estiveram presentes o comodoro Simões Teles, superintendente dos Serviços do Pessoal, que re-

presentava o vice-almirante Souto Cruz, chefe do Estado-Maior da Armada; o capitão-de-mar-e-guerra MN Baptista Coelho, director do Hospital da Marinha; a sr.ª D. Maria Fernanda Sotto-Mayor da Conceição e Silva, presidente da Secção Auxiliar Feminina da Cruz Vermelha Portuguesa, bem como alguns oficiais dos corpos médico e administrativo daquele Hospital e várias senhoras da Secção de Visitadoras da Cruz Vermelha no Hospital da Marinha.

VISITAS DO CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA A UNIDADES DE FUZILEIROS

Dentro dum programa de visitas de trabalho a unidades da Armada o chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Souto Cruz, deslocou-se no dia 7 de Janeiro à Força de Fuzileiros do Continente, no Alfeite, e no dia seguinte à Escola de Fuzileiros em Vale do Zebro.

Na primeira destas unidades aquele oficial-general foi recebido pelo comandante do Corpo de Fuzileiros, capitão-de-fragata Ribeiro Pacheco e pelo comandante da unidade, capitão-tenente Reis Rodrigues.

O vice-almirante Souto Cruz na Força de Fuzileiros do Continente.

Depois da prestação das honras militares a cargo de uma companhia de fuzileiros com bandeira, banda e fanfarra, efectuou-se uma reunião em que estiveram presentes os comandantes das sub-unidades atribuidas à Força de Fuzileiros do Continente e representantes dos oficiais, sargentos e praças.

Perante uma formatura geral da guarnição o vice-almirante Souto Cruz proferiu uma alocução, após o que o Batalhão de Fuzileiros n.º 3 desfilou.

Idêntica visita teve lugar na Escola de Fuzileiros onde o chefe do EstadoMaior da Armada foi recebido pelo comandante do Corpo de Fuzileiros e pelo comandante da unidade, capitão-tenente Pires Dias.

As honras da Ordenança foram prestadas por uma companhia a dois pelotões da Companhia de Fuzileiros n.º 8 e a reunião de trabalho incluiu oficiais, comandantes de unidades do Corpo de Fuzileiros e representantes de sargentos e praças.

O chefe do Estado-Maior da Armada na Escola de Fuzileiros.

NOVO VICE-CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

Decorreu no dia 7 de Janeiro no Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada a cerimónia da posse do novo vice-chefe deste Estado-Maior, conferida pelo vice-almirante Souto Cruz ao contra-almirante Leonel Cardoso.

Ao acto que registou a presença de numerosos oficiais da Armada assistiram também, entre outras individualidades, o capitão-de-fragata Almeida e Costa, membro do Conselho da Revolução e ministro da Administração Interna, e o brigadeiro Gomes Cardoso, director da Academia Militar.

SESSÃO NO CENTRO DE ESTUDOS DE MARINHA

Teve lugar no passado dia 7 de Janeiro, nas instalações do Museu de Marinha, em Belém, mais uma sessão .promovida pelo Centro de Estudos de Marinha, a que presidiu o respectivo presidente, ladeado pelos presidentes e secretários das respectivas Secções.

Entre os presentes encontrava-se o prof. Léon Bourdon, membro associado do Centro, que foi saudado pelo presidente, tendo o capitão-de-mar-e-guerra Teixeira da Mota feito referências à sua obra não só no que respeita à actividade de pilotos portugueses do século XVI como ao trabalho que tem entre mãos sobre o Abade Correia da Serra e a sua acção como embaixador em Washington onde procurou sustar o corso norte-americano contra a navegação portuguesa.

Esteve a cargo do prof.-arq. Octávio Lixa Filgueiras, membro efectivo da Secção de História Marítima a apresentação de uma comunicação que foi subordinada ao título «A JANGADA DE S. TORPES (1), UM PROBLEMA DE ARQUEOLOGIA NAVAL» em que além da descrição técnica destas jangadas se propõe a sua classificação tipológica e, a partir desta, se tenta o enquadramento das hipóteses de relações culturais de que elas poderão constituir documento fundamental.

A sessão foi ilustrada com a projecção de diapositivos e comentada pelo eng. Vaz Pinto, dr. Filipe Thomaz e capitão-de-mar-e-guerra Teixeira da Mota.

(1) *S. Torpes é uma localidade ao sul de Sines.*

O RECRUTAMENTO DO ANO DE 1945 CONFRATERNIZOU

Cerca de uma centena dos mancebos que no primeiro mês de 1945 foram recrutados para prestarem serviço militar na Armada reuniram-se, no passado dia 10 de Janeiro, em Vila Franca de Xira – local onde fizeram a instrução militar e do qual guardam muitas recordações da sua mocidade – a fim de comemorarem os 31 anos da efeméride.

Os «filhos da escola», alguns acompanhados de familiares, concentraram-se no largo da estação daquela vila, de onde seguiram para o Alto da Agruela, onde se reuniram no restaurante Zé Miranda num almoço de confraternização. Antes foram recordados os camaradas já falecidos, em memória dos quais foi guardado um minuto de recolhimento.

O repasto decorreu em franca camaradagem e durante o mesmo foram lembrados os momentos mais pitorescos do passado naval de alguns dos presentes. Seguiu-se uma animada sessão de convívio abrilhantada por um conjunto musical, tendo-se dançado e cantado até ao anoitecer.

ACTIVIDADES CULTURAIS E RECREATIVAS NO CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA

No intuito de promover a valorização cultural dos seus associados, tem vindo o Clube do Sargento da Armada (C.S.A.), desde a sua recente formação, a efectuar manifestações versando os mais variados temas, nomeadamente palestras, exposições, projecção de diapositivos.

Assim, no dia 24 de Janeiro, na sua sede social, perante uma assistência composta de muitas senhoras e associados, o capitão-de-fragata Oliveira e Lemos falou sobre pintura.

Durante cerca de duas horas, o capitão-de-fragata Oliveira e Lemos prendeu o atento auditório abordando o tema «Caminhos do Surrealismo», explicando fluentemente e demonstrando, com a projecção de diapositivos, o que foi aquele movimento intelectual iniciado em Paris, no após guerra 1914-18.

Do movimento Dada, passando pela pintura metafísica, onde George Chirico e Carlo Carrá foram expoentes, «desfilaram» perante os presentes os maiores da pintura surrealista, desde René Magritte até ao mais discutido de todos – Salvador Dali –, passando pelos seus mais representativos cultores – Max Ernest, Pierre Roy, Yves Tanguy, Chagall, Juan Miró, etc. –, num repositório de esclarecimentos e de conhecimentos sobre as razões que levaram os intelectuais daquele tempo a enveredarem por uma expressão artística criadora diferente do que se vinha fazendo até então, focando o que tem sido este movimento na pintura.

No final, o 1.º-sarg. MQ Artur Ribeiro, presidente da Direcção do C.S.A., em nome dos presentes, agradeceu ao palestrante.

*

Nos meses de Janeiro e Fevereiro findos, os sócios do C.S.A. puderem apreciar uma exposição sobre «A Mulher na República Democrática Alemã», inserida nas comemorações do Ano Internacional da Mulher que actualmente decorre.

Esteve presente à curiosidade dos visitantes elevado número de «posters», diversa literatura e outros objectos que se prendem com a mulher naquele país.

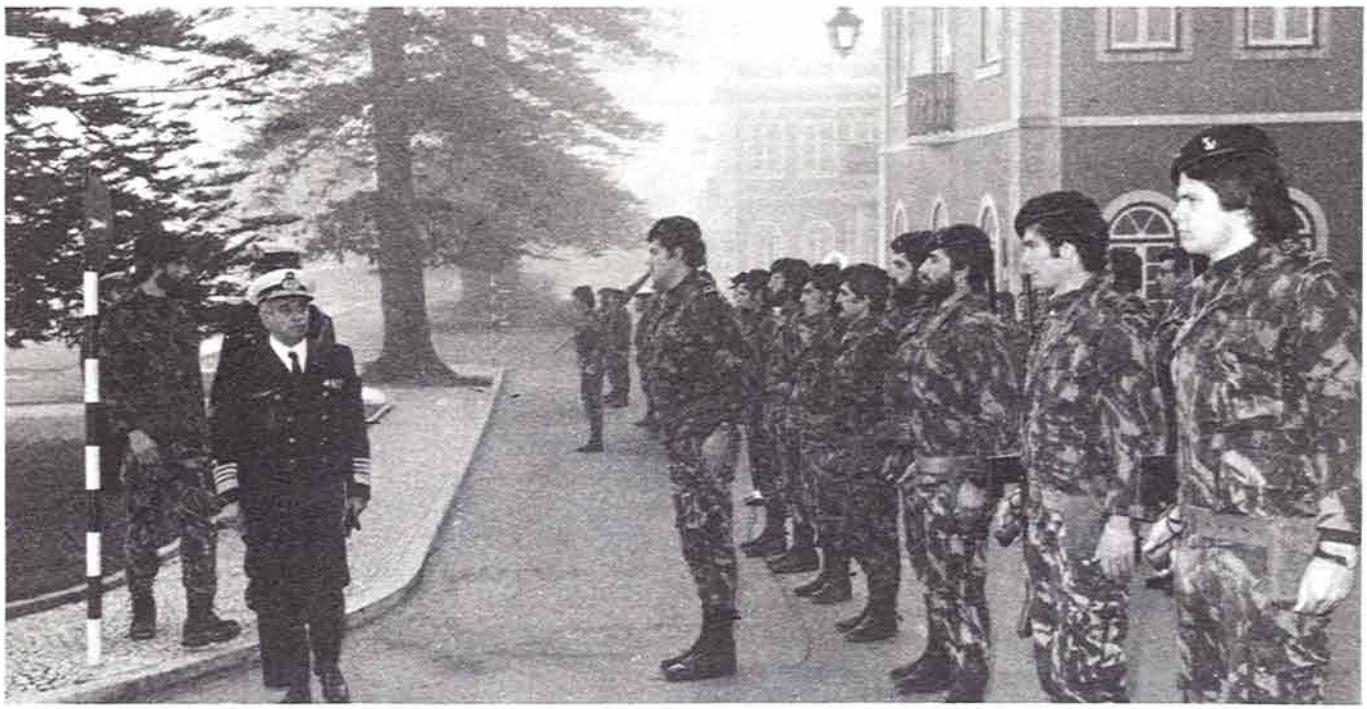
No mesmo período de tempo decorreram, igualmente na sede do C.S.A., torneios internos de jogos recreativos, nomeadamente de xadrez, bilhar, damas e ténis de mesa.

VISITAS DO CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA A UNIDADES DA ARMADA

Na continuação do programa de visitas de trabalho a unidades da Armada, o vice-almirante Souto Cruz deslocou-se em 15, 21 e 30 de Janeiro, respectivamente, às seguintes unidades:

AO GRUPO N.º 2 DE ESCOLAS DA ARMADA, no Alfeite, onde, depois de receber cumprimentos do comandante, capitão-de-mar-e-guerra Melo Cristino, e oficiais que ali prestam serviço e de passar revista às forças em parada que a seguir desfilaram, dirigiu algumas palavras à guarnição.

Depois do almoço na messe dos oficiais, teve lugar uma reunião com os directores das várias escolas, chefes de serviço e Comissão de Bem-Estar durante a qual se ventilaram problemas respeitantes à unidade e ao seu pesoal.



AO COMANDO NAVAL DO CONTINENTE, também no Alfeite, onde foi recebido pelo oficial exercendo as funções de comandante, capitão-de-mar-e-guerra Medeiros e Câmara, comandantes

e directores de unidades e serviços instalados na Base Naval, tendo passado revista à guarda de honra que a seguir desfilou. Durante a manhã o chefe do Estado-Maior da Armada esteve reunido com as comissões de Bem-Estar das unidades dependentes deste Comando e após o almoço deslocou-se à fragata «Comandante Sacadura Cabral» onde dirigiu algumas palavras à guarnição formada na tolda.
Ainda antes do seu regresso a Lisboa, o vice-almirante Souto Cruz assistiu a um «breefing» na sala de operações do Comando Naval do Continente.

AO GRUPO N.º 1 DE ESCOLAS DA ARMADA, em Vila Franca de Xira, para presidir à cerimónia do juramento de bandeira de 600 recrutas que constituem a 4.ª incorporação do ano de 1975. Cumprimentado pelo comandante, capitão-de-fragata Casqueiro de Sampaio, recebeu as honras militares que lhe foram prestadas por uma companhia a dois pelotões, com bandeira, banda de música e fanfarra e à qual passou revista, tendo a mesma desfilado em seguida perante as entidades presentes.
O chefe do Estado-Maior da Armada proferiu seguidamente algumas palavras, dirigindo-se em especial ao Batalhão do Comando e Escolas Técnicas, frizando alguns dos aspectos que considera mais importantes para as missões que à Marinha estão atribuidas e salientando que a esta vai ser pedido um esforço no sentido da melhoria da sua eficácia e nível técnico do pessoal, não obstante a redução de efectivos que irá ser feita.
Na «Parada das Escolas» onde se encontrava formado o Batalhão Escolar que prestou honras militares ao vice-almirante Souto Cruz decorreu depois a cerimónia do juramento de bandeira com a exortação aos recrutas pelo director dos cursos de instrução de recrutas, distribuição de prémios escolares, leitura dos deveres militares e fórmula do juramento, tendo no fim desfilado o batalhão, após o que se realizaram exercícios de ordem unida e de preparação física.
O chefe do Estado-Maior da Armada presidiu depois a um almoço na messe dos oficiais em que estiveram presentes convidados, oficiais, sargentos e praças das comissões de Bem-Estar da unidade.

OS SARGENTOS DA AR MADA E AS VISITAS DE NAVIOS DE GUERRA ESTRANGEIROS

De há muito que a classe de sargentos se sentia frustrada por não ter um clube onde pudesse retribuir às Marinhas estrangeiras, de passagem por Lisboa, o convite que sempre recebem mal chegam aos seus portos, quer seja na Inglaterra, na França, na Alemanha, nos E.U.A., na Austrália e em muitos outros países.
Tiveram os sargentos da Armada, finalmente, oportunidade de o fazer, uma vez que o Clube do Sargento da Armada (C.S.A.) é, neste momento, uma realidade.
Em visita de rotina ao porto de Lisboa, estiveram no Tejo de 14 a 17 e de 17 a 20 de Janeiro, respectivamente, os navios da Armada norte-americana «Claude U. Ricketts» e «Sellers», cujos sargentos tiveram à sua disposição as instalações sociais do C.S.A.
Trazendo o primeiro daqueles navios um excelente conjunto musical, logo o C.S.A., com o apoio da II Divisão do Estado-Maior da Armada, tratou de proporcionar a sua actuação aos doentes internados no Centro de Reabilitação de Alcoitão e no Hospital da Marinha, tendo as visitas constituido um autêntico êxito.

Foi ainda proporcionada uma visita ao «Claude U. Ricketts» de um grupo de 50 alunos da Escola Primária dos Serviços Sociais das Forças Armadas, do Alfeite, que foi acompanhado de professoras e de um sargento da nossa Armada, a bordo do qual aquelas crianças passaram algumas horas agradáveis e enriqueceram os seus conhecimentos.

De registar que a sede social do C.S.A. foi, durante a estadia daqueles navios em Lisboa, frequentada por muitos camaradas da Marinha dos E.U.A., com os quais foi possível dialogar franca e abertamente.

Foi uma experiência considerada positiva e que, necessariamente, irá ter continuidade.

TRÊS SARGENTOS MÚSICOS DA ARMADA MORRERAM NUM DESASTRE DE VIAÇÃO

Na manhã do dia 23 de Janeiro ocorreu na auto-estrada do Sul um grave acidente de viação, com consequências desastrosas para cerca de duas dezenas de viaturas e seus ocupantes. O nevoeiro e a imprudência estão na causa de tão brutal desastre, em que perderam a vida três sargentos da Armada e outro ficou gravemente ferido.

Uma camioneta parada, momentaneamente, foi embatida por um automóvel tendo-se, seguidamente, enfeixado naqueles mais onze viaturas. Este desastre ocasionou outro embate em cadeia, em que se envolveram mais seis carros, motivado pela curiosidade e imprevidência de um dos condutores, que parou a sua viatura para observar os resultados do primeiro embate.

Do violento acidente viriam a falecer os 1.°s-sarg. B Leonel dos Santos Covas Estanislau e José Tomás dos Santos Amaro e o 2.°-sarg. B João Manuel Peixoto de Oliveira Santos; ficou gravemente ferido o 1.°-sarg. B Nélson João Jurado Duarte Painço que recolheu ao Hospital da Marinha. Estes militares dirigiam-se dos locais das suas residências para o respectivo serviço no Quartel de Marinheiros, em Alcântara.

Os corpos dos sargentos Estanislau e Santos estiveram expostos em câmara ardente na Capela de S. Roque, no Ministério da Marinha, onde foi rezada missa de corpo presente pelo capelão da Armada Delmar Barreiros, tendo sido velados por turnos de camaradas das bandas da Armada e da Força Aérea. Os funerais que tiveram as honras militares da Ordenança, e em que se incorporaram camaradas dos extintos e representações das bandas do Exército (Infantaria 6, do Porto; PM, de Lisboa e RIC, de Queluz), da Força Aérea, da Armada, da G.N.R., da P.S.P. e da Guarda Fiscal, algumas das quais com os respectivos chefes, realizaram-se no dia 27 para o cemitério do Seixal, onde eram aguardados por milhares de pessoas.

O sargento Amaro que recolhera ao Hospital de S. José gravemente ferido, viria a extinguir-se no dia 29. O respectivo funeral, efectuado no dia 31, com as honras e homenagens que tiveram os seus camaradas de infortúnio, saiu também da Capela de S. Roque para o cemitério do Seixal.

Quarto de Folga

OUTRA HISTÓRIA VERDADEIRA

Em 1936, estava eu tirando o meu curso de especialização em artilharia e embarcado na fragata «D. Fernando II e Glória». Era então segundo-tenente.

Só fazia serviço aos sábados e domingos, alternando com um outro aluno do referio curso, o segundo-tenente Ornelas e Vasconcelos.

Um sábado, depois de postas as licenças em terra e recolhido o «Voador» à caldeirinha do Arsenal, a vida de bordo entrou naquela acalmia bem nossa conhecida.

Menos de uma hora depois, ouviu-se o «Voador» com o seu barulho característico e rumando para a fragata. Trazia um telegrama para um grumete artilheiro, anunciando que o avô estava muito mal e pedindo a sua imediata presença. A licença foi concedida e tudo voltou à «calma podre».

Na segunda-feira, ao ver o referido grumete, perguntei-lhe pelo avô e logo me respondeu que estava melhor. De nada desconfiei.

Quinze dias depois voltei a estar de serviço e a cena repetiu-se nos mesmos moldes, mas agora era a avó. E o nosso grumete lá foi de licença, com lágrimas nos olhos e tão compungido que até fazia dó.

Quando me voltou a aparecer, talvez para ir preparando o terreno, logo me veio informar de que a pobrezinha estava muito mal e não deveria escapar. E não «escapou» mesmo. No fim de mais duas semanas lá veio o «Voador» com a infausta notícia: a velhinha tinha falecido.

O moço foi de licença para acompanhar a avó à sua última morada.

À hora do jantar desse dia, puz em cima da mesa um daqueles aparelhos Philips que tinha umas bobines com diferentes comprimentos de onda e, mal o liguei, ouvi mais ou menos o seguinte: «Aqui Rádio Graça. E agora, senhoras e senhores, vão ouvir o grande cantador de tangos e fadista de gema... Modesto Maia.»

Ai o malandro! «Matou» a avozinha, só para ir cantar o fado? Deixa que eu te pregarei a partida!

Na segunda-feira, não lhe perguntei como tinha sido o funeral, mas logo o informei de que «o iria pôr no livro».

Reagiu de imediato e acrescentou: «Oh! Senhor tenente! Pela sua riquinha saúde não me parta as pernas! É que eu, cada vez que canto dão-me 7$50 e isso faz-me muito jeito!... Nós ganhamos tão pouco!...»

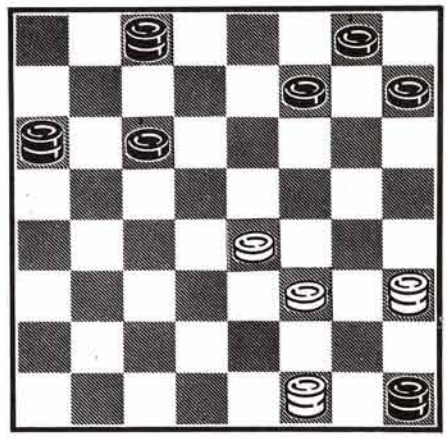
E eu não participei. Mais tarde, alguns anos passados, fui a uma dessas casas onde se cantava o fado para ouvir qualquer fadista de quem gostava. O porteiro não me queria deixar entrar por a lotação estar esgotada e, quando já me dispunha a retirar, ouvi chamar por mim. Era o Modesto Maia a mandar-me entrar porque, para o senhor tenente, algum sítio se havia de arranjar. Era o director artístico da casa. E graças a ele, assisti ao espectáculo.

A história repete-se: A do «Mano Zé», contada na Revista n.º 52 (Janeiro), foi no «Tejo»; a minha, na fragata «D. Fernando II e Glória», no ano de 1936.

E é tudo... por agora.

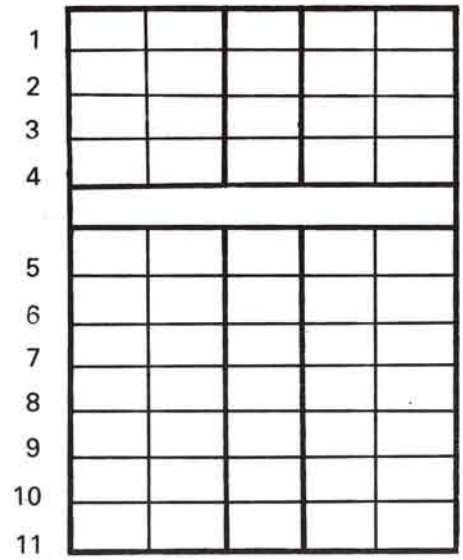
Paulino Pereira
Contra-almirante

DAMAS *(Solução no próximo número)*



Jogam as brancas e ganham.

PILHA DE PALAVRAS



1 – Apresentar. 2 – Arado. 3 – Gáspea. 4 – Adiantamento. 5 – Manelo. 6 – Tabuada. 7 – Charola. 8 – Desejo. 9 – Fécula. 10 – Penhor. 11 – Leque.

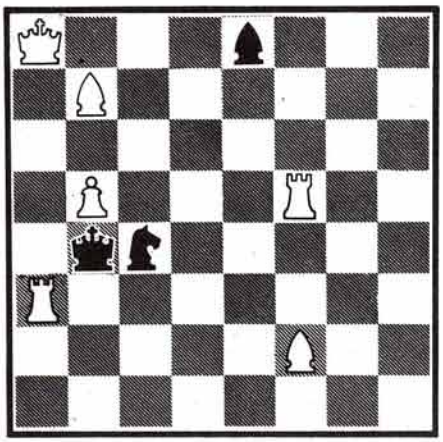
Depois de resolvido este passatempo, na coluna central, o leitor encontrará o nome de duas ilhas do Atlântico. Este passatempo apresenta a particularidade de as palavras se iniciarem pela letra A.

Basto Carreira
Cap.-m.-g.

(Solução na pág. 34)

XADREZ

(Solução na pág. 34)



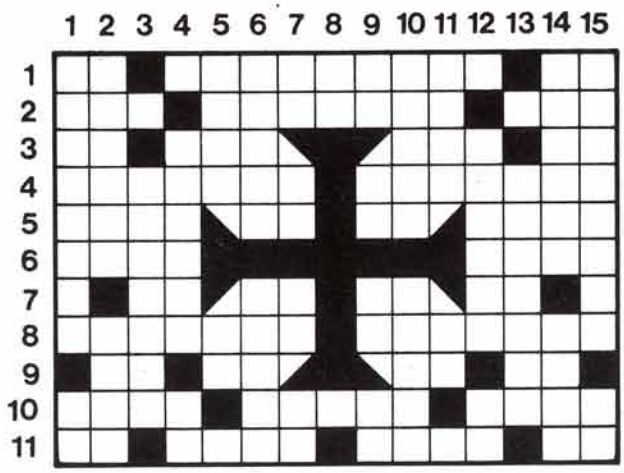
Jogam as brancas e dão mate em três lances.

– O nevoeiro parece que já está a passar, João...
Oh! Mas tu não és o João...

PALAVRAS CRUZADAS

HORIZONTAIS: 1 – Consoantes de pico; ilha do Ceilão; prefixo de direcção. 2 – Árvore aromática; lavadeiro no Oriente; nome de letra. 3 – Serviços municipalizados; possuir; prende; vogal (pl.). 4 – Gérmen; nome de mulher. 5 – Depois de; atmosfera; triturem. 6 – Toque de leve; protela. 7 – Acusada (inv.); s. q. do alumínio; protela. 7 – Acusada (inv.); s. q. do alumínio; tive conhecimento; oferece. 8 – Rei; daria armas. 9 – Animal anfíbio; nota musical (ant.); nota musical; o melhor. 10 – Pequeno arco; advérbio de tempo; queimo. 11 – Apelido; queima; sáurio que habita as regiões poentes de Portugal; alternativa.

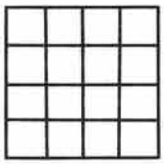
VERTICAIS: 1 – Transpuseram; elas 2 – Animal do deserto; enfeita. 3 – Aquele que financia a cultura. 4 – Tivera receio. 5 – Assim seja; cidade da Caldeia (inv.). 6 – Vá; descrição duma reunião. 7 – Graceja; terminação dos verbos da 2.ª conjugação; alem; seguia. 8 – Casamento (inv.). 9 – S.q. do Bário; sair; ali; pena. 10 – Ligada; religiosas. 11 – Papel moeda; nota musical. 12 – Recém cidade; vogal dobrada. 13 – Puseras iodo. 14 – Acertai; pronome demonstrativo. 15 – Deixara de amar; alternativa.



A Fardilha
(Solução na página n.º 34) *Ex-mar. L*

N. R. – No presente problema o leitor encontrará, depois de resolvido, o quarto verso da primeira estrofe de «Os Lusíadas».

CONCURSO N.º 54



Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

Uma nossa leitora – D. Pilar de Lurdes A. Pereira – à semelhança do quadro mágico apresentado no concurso n.º 52, pôs à disposição dos leitores novo quadro mágico mas de 16 elementos, constante 34 e módulo 4. As particularidades exigidas para o preenchimento deste quadrado mágico são as seguintes:

1.º – Cada linha, coluna e diagonal tem 2 elementos pares e dois ímpares;
2.º – Nas 1.ª e 3.ª colunas os elementos pares estão juntos; na 2.ª e 4.ª são os elementos ímpares que estão juntos;
3.º – Nas linhas os elementos pares e ímpares aparecem intercalados;
4.º – Pode-se percorrer todo o quadrado partindo da casa onde estiver o elemento 1 até atingir a casa do elemento 16 de acordo com o movimento das peças do jogo de xadrez. Note-se que quando se passa de um número ímpar para outro número par o movimento feito é exactamente o movimento do cavalo.

SOLUÇÕES

XADREZ

	Brancas	Pretas
1.	B e 4	Bc6 ch/
2.	B x c6	*
(*) Se:		
1.	....	R x b5
2.	Bd3 ch/	etc.

PALAVRAS CRUZADAS

HORIZONTAIS: 1 – Pc; Taprobana; ad. 2 – Aal; mainato; efe. 3 – SM; ter; ata; is. 4 – Semente; Idalina. 5 – Além; ar; rã; moam. 6 – Roce: adia. 7 – Er: Al; li; dá. 8 – Monarca; armaria. 9 – Rã; ut; mi; às. 10 – Ansa; ainda; asso. 11 – Sá; assa: osga: ou.

VERTICAIS: 1 – Passaram; as. 2 – Camelo; orna. 3 – Mecenas. 4 – Temera. 5 – Amen; Ru. 6 – Parta; actas. 7 – Ri; er; lá; ia. 8 – Ón. 9 – Ba; ir; lá; dó. 10 – Atada; irmãs. 11 – Notas; mi. 12 – Almada; aa. 13 – Iodaras. 14 – Afinai; isso. 15 – Desamara: ou.

(«Passaram ainda além da Taprobana»)

PILHA DE PALAVRAS

1 – Armar. 2 – Alado. 3 – Amito. 4 – Abano. 5 – Arméu. 6 – Ábaco. 7 – Andas. 8 – Anelo. 9 – Amido. 10 – Arras. 11– Alara.
(Maio. Madeira)

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 52

8	3	4
1	5	9
6	7	2

N. R. – Além da solução apresentada pelo autor deste concurso, verifica-se que há outros 71 esquemas em que os resultados das somas horizontais e verticais é 15. Deste modo, são consideradas certas todas as soluções apresentadas, diferentes da que publicamos, em que os resultados das somas seja 15.

*

Sobre este concurso recebemos uma carta de D. Pilar de Lurdes A. Pereira, técnico-auxiliar de 1.ª da Faculdade de Ciências de Lisboa, de que transcrevemos:
«O preenchimento do quadrado mágico apresentado no concurso n.52 da «Revista da Armada», V (52), 1976, é o seguinte:

«Se me é permitido desvendar uma das curiosidades do quadrado mágico de 9 elementos, ela aqui fica expressa: Este quadrado mágico era indicado para livrar uma pessoa da peste e da mordedura do escorpião.
«Em relação a Manuel Moschopoulus, literato e controversista grego, recordo que viveu nos fins do séc. XIII e princípios do séc. XIV (1282-1328) e não no séc. XVI e que se limitou a tornar conhecidos os quadrados mágicos na Europa com a publicação do seu tratado sobre o citado tema, pois a formação de quadrados mágicos já era conhecida pelos calculistas chineses 6000 anos a. C.
«A Moschopoulus se deve a construção de um quadrado mágico de 64 elementos, com a constante 260 e revelou as singularidades desse quadrado de módulo 8.
«A sua obra, em manuscrito, encontra-se na Biblioteca Nacional de Paris (ms. n.º 2428).
«A constante de qualquer quadrado mágico é o resultado invariável da soma dos números ou elementos que figuram numa coluna, numa linha ou numa diagonal desse quadrado e é dado pela fórmula $C=\frac{m\,(1+m^2)}{2}$ sendo C a constante pedida e m o módulo do quadrado mágico correspondente a C. O módulo será o número de casas de uma linha ou coluna.»

*

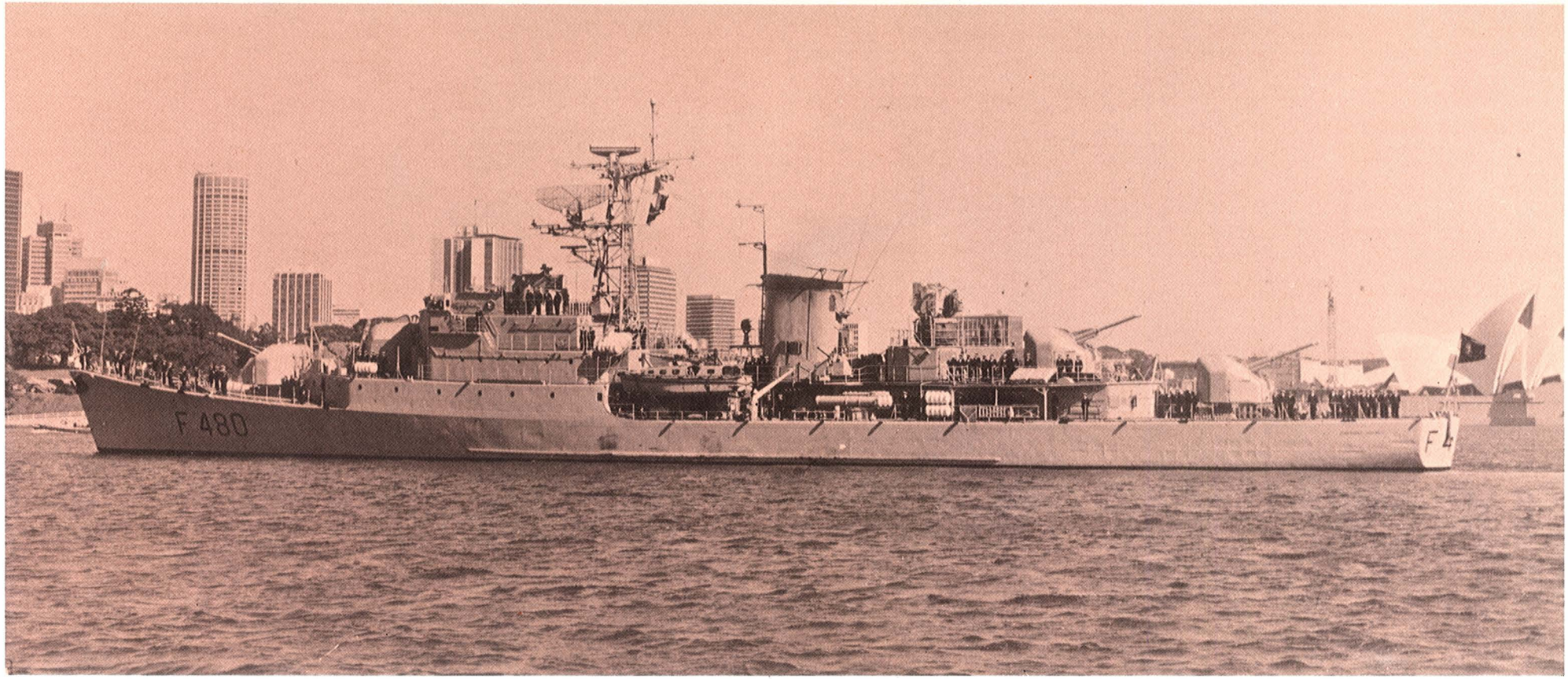
Do contra-almirante Paulino Pereira também recebemos uma carta em que, além das 72 possíveis soluções deste concurso, faz algumas considerações sobre o mesmo:

«(...) Parece-me que o problema está mal enunciado, pois chama-lhe «Quadrado Mágico» e, a seguir, diz que os resultados das somas dos algarismos – quer horizontalmente, quer verticalmente – deverá ser 15.
«As 72 soluções acima indicadas são todas as que satisfazem ao pedido formulado, mas apenas as n.ºs 14, 16, 28, 31, 42, 45, 57 e 59 são «Quadrado Mágico» porque, matematicamente, também as somas dos algarismos nas diagonais deve ser o mesmo, neste caso 15.»

VENCEDOR DO CONC. N.º 52:
Ten.-cor. Armando José Brito de Sá.

VENCEDOR DO CONCURSO N.º 51

O vencedor deste concurso foi o 1.º-sarg. C João José Lopes, em serviço na D. S. E. C. e não o ten.-cor. A. J. Brito de Sá, como por lapso foi noticiado.



A fragata «Comandante João Belo» em terras Australianas

A fragata «Comandante João Belo» em Sydney, na Austrália, onde tomou parte nas comemorações do 2.º centenário do desembarque de James Cook em terras australianas.

(Foto cedida pelo 1.º-ten. Alexandre da Fonseca)

«Falando de África»

(Vide artigo na pág. 13)

Rio Incomati – Marracuene

Barra do Limpopo

(Fotos do 1.º sarg. MQ Artur Lopes Ribeiro)